euro 2,50

LA PRIMA RIVISTA MOTORISTICA ITALIANA

MENSILE 75° ANNO - N. 5/6 MAGG./GIU. 2015

www.rivistamotor.it

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. Post. D.L. 353/2003 (conv. In L. 27/02/2004 n°46) art I comma I - DCB Roma

Motor

75° anno

ISSN 1591-240X
50006
9 771591 240007

IN PRIMO PIANO

RUBRICHE

Peugeot 208 il nuovo ruggito del leone

PROVA VERITÀ: MASERATI GHIBLI

Baby in Car: quando i nostri bimbi viaggiano sicuri

Suzuki GSR750 SP

Il nuovo corso di DS

Fondato nel 1940 da Michele Favìa del Core
Diretto per 42 anni da Sergio Favìa del Core
Edito da: S.E.T. Società Edizioni Tecniche S.r.l.

Amministratore Unico
Corinna Torrengo

Direttore Responsabile
Stefania Favìa del Core

Direttore Editoriale
Michela Favìa del Core

Collaboratori
Luca Capomacchia, Franco Carmignani, Marco Cecchinelli, Daniela Cudoni, Fabio Di Pirro, Francesco De Luca, Francesco Parente, Enrico Pascarella, Ettore Rungo, Ilaria Salzano, Pietro Stampa, Valerio Verdone

Collaboratori Esteri
Luis Alves Azevedo (Brasile), Jean Bernardet (Francia), Jhon Camsell (Gran Bretagna), Philippe De Barsy (Belgio), Jean Pierre Gosselin (Francia), Rudolf Karpat (Rep. Ceca), Benny Manocchia (Usa), Hans Muller (Germania), Gunter Stauff (Germania), Manuel Zenobi (Irlanda)

Direzione, Ammin. e Redazione
Piazza Antonio Mancini, 4/G - 00196 Roma
Telefono +39 06 3220209 / +39 06 3233195
Fax +39 06 3233309

Impaginazione, Prestampa e Disegni
Fabio De Simone - www.fabiodesimone.it
E-mail: fds.fds@libero.it

Stampa
Selegrafica 80 S.r.l. – Roma

Fotolito
Composit 3000

Confezione
E.D.P. Di Domenico sas

Distribuzione per l'Italia
Distribuzione Me.Pe. Logistica Milano
Poste Italiane S.p.A., Sped. in abb. Post.D.L.353/2003 (conv. In L.27/02/2004 n.46) art. I comma I – DCB Roma

Vendita, Arretrati e Abbonamenti
Un numero Euro 2,50
Fascicolo arretrato Euro 5,00
Abbonamento annuale (12 numeri) Euro 25,00
Abbonamento Estero (12 numeri) Euro 45,00
A richiesta è possibile ricevere un modellino di auto da collezione in scala 1:43 al solo costo aggiuntivo di Euro 10,00 per spese di spedizione.

Modalità di pagamento
Bonifico bancario
S.E.T. Società Edizioni Tecniche S.r.l.
Presso: Monte dei Paschi di Siena (MPS)
Filiale: 8633 Roma Ag. 33
IBAN: IT 61 A 01030 03233 000000659414

Pubblicità
Piazza Antonio Mancini, 4/G – 00196 Roma
Telefono +39 06 3220209 / +39 06 3233195
Fax +39 06 3233309

Stampato nel mese di maggio 2015

Questo periodico è associato all'Unione Stampa Periodica Italiana

n. 5/6 - maggio/giugno 2015 -ANNO 75° - n° 2007 dalla fondazione.
Il prossimo numero di MOTOR sarà in edicola entro luglio 2015

sommario

Editoriale

In copertina

Attualità

Le nostre rubriche

Motor brands

di Stefania Favìa del Core

1940-2015: 75 anni

UN ALTRO TRAGUARDO RAGGIUNTO

Il traguardo raggiunto in questo 2015 è quello dei *Settantacinque anni*, tanti ne sono passati dal quel lontano 1940 quando Michele Favìa del Core, giornalista sportivo, Presidente della Federazione Nuoto e dirigente CONI, fondò la testata "Il Motore e l'Automobile". Tutto nacque dopo un periodo di tempo nel quale Michele Favìa del Core fu chiamato a dirigere il R.A.C.I. Rivista del Reale Automobile Club d'Italia, esperienza che gli servì a maturare l'idea di fondare una rivista automobilistica "privata", allora ancora inesistente, che si occupasse di un settore, come quello dell'automotive, che era sicuramente in ascesa.

Nel **1942** con l'avvicinarsi della guerra e la difficoltà a reperire la carta per i giornali, Michele Favìa del Core ridusse le dimensioni della sua pubblicazione e le cambiò il nome in "**Motor**". Presto "**Motor**", oltre ad occuparsi di cronaca automobilistica sportiva (visto che le corse non cessarono del tutto), puntò la sua attenzione sulla conversione della produzione delle fabbriche automobilistiche che dalle automobili passarono a produrre componenti di carri armati, aerei da combattimento, veicoli da trasporto truppe e merci.

La guerra causò una piccola interruzione delle pubblicazioni, ma Motor riprese quasi subito grazie al permesso a tornare a stampare che le fu rilasciato dalle autorità militari americane: ***ancora oggi sulla gerenza della rivista è riportata l' "autorizzazione della commissione stampa T.W. Alleata n. 1910 del 22.11.1944."*** La richiesta fu accolta in quanto si trattava di una rivista tecnica e così le attività di redazione ripresero nel novembre del 1944; il tempo di riorganizzarsi e la rivista fu in edicola nel marzo del **1945**.
Un'altra data importante, che non riguarda direttamente la testata ma che fa parte della nostra storia, è il **1947** anno in cui Michele Favìa del Core inaugurò "**Il Concorso Internazionale di Eleganza della Carrozzeria**", trampolino di lancio per firme oggi di grande successo come Pininfarina, Vignale, Touring, Bertone e tante ancora, in una cornice come quella del Pincio, parco pubblico della capitale. Nel 1972 la manifestazione venne ribattezzata in "**Roma Motor Show**", rispecchiando in questo modo la testata della rivista organizzatrice, manifestazione che nel 2015 festeggia la sua 60esima edizione.

Tornando alla storia della testata è cioè al periodo della fine della Guerra in cui iniziava una nuova era e "Motor", all'epoca settimanale in formato quotidiano fino al 1969 quando diventò mensile, prese ad occuparsi di questa rinascita, da un punto di vista automobilistico, puntando il suo sguardo sulla viabilità, i trasporti e la produttività. Nel frattempo il coordinamento redazionale trovò di nuovo il ritmo di una volta, grazie al lavoro di una serie di collaboratori specializzati in ogni ambito automobilistico

Il fondatore di Motor Michele Favìa del Core che dopo aver direttore il R.A.C.I. Rivista del Reale Automobile Club d'Italia, maturò l'idea di fondare una rivista automobilistica "privata", allora ancora inesistente, che si occupasse di un settore, come quello dell'automotive, che era sicuramente in ascesa.

75° anno

Una testata storica come Motor di traguardi ne ha raggiunti molti, ma ogni volta è come fosse la prima proprio perché ogni traguardo raggiunto rappresenta un pezzo della nostra storia, della nostra vita e questo ci rende orgogliosi del nostro lavoro. Ma anche perché lo viviamo non come un arrivo ma come una ripartenza.

Il Motore e l'automobile
Organo ufficiale della Federazione Automobilistica Sportiva Italiana

La testata "Il Motore e l'Automobile" creata nel 1940 nel tempo si è trasformata in "Motor" il primo periodico automobilistico italiano che si è focalizzato sulla produzione di serie.

Motor
Nelle pagine interne tutto su la nuova 500 FIAT
La nuova FIAT 500
La superutilitaria e il mercato

Novità a Ginevra
JAGUAR "E"
Dati tecnici e caratteristiche

Motor
Seicento
La nuova Fiat Seicento
Abbiamo provato la "Seicento"
La vettura attesa dagli italiani

Tre esempi della presenza storica di "Motor" che tramite le sue pagine ha presentato al pubblico italiano la nuova Fiat 500 il 7 luglio del 1957 (a sinistra), la nuova Fiat Seicento nel marzo del 1955 (sotto) e la Jaguar E presentata in occasione del XXXI Salone di Ginevra del 1961 (in basso a sinistra).

Un giovane Sergio Favìa del Core, entrato nella redazione di Motor nel 1954 e che poi ha diretto dal 1968 al 2011.

(tecnico, produttivo, sportivo, ecc...): era una squadra completa e di alto spessore professionale che comprendeva nomi forse oggi dimenticati ma che all'epoca erano "firme" molto quotate, come quella di Severo Boschi, Spartaco Trevisan e l'ingegner Garelli!

"Motor" fu il primo giornale a presentare la VW Maggiolino e la Fiat 600, auto con le quali scoppiò il boom dell'automobile.
Nel **1954** Motor cambiò nuovamente la sua veste grafica, diventando una rivista illustrata e stampata in rotocalco, mentre nel 1962 Sergio Favìa del Core venne nominato Redattore Capo per poi diventare nel 1968 direttore della rivista che, nel frattempo, aveva puntato più sull'automobile come prodotto che sugli altri aspetti del motore e dopo un periodo di uscita quindicinale assunse la periodicità definitiva di mensile, presentandosi oggi come il più antico periodico dell'automobile italiano.
Ogni numero di "Motor", risfogliandolo, segna una tappa

75° anno

Come testata specializzata Motor ha sempre seguito i saloni dell'automobile ed particolare quello di Ginevra; in questa foto del 1955 la presentazione nella città elvetica della Citroen DS.

In quanto testata motoristica specializzata Motor partecipò al lancio della Jaguar E-Type del 1961.

Nel 1975 il direttore di Motor Sergio Favìa del Core intervistò nel suo studio di Maranello, Enzo Ferrari il quale conosceva molto bene il direttore tanto da citarlo nel suo libro "Il Flobert" in cui il drake fece un ritratto dei giornalisti sportivi con cui aveva più dimestichezza.

indelebile per il mondo dell'automobile; dalle sue pagine "Motor" ha presentato al pubblico modelli storici come la Jaguar E-Type, la Citroën DS e la Mini. In quegli anni era particolarmente complicato parlare delle auto straniere, vista l'impossibilità di reperire fattivamente prodotti fabbricati all'estero, così "Motor" per stare sempre sulla notizia, attivò una serie di collaboratori stranieri specializzati, in ogni paese europeo e non, affinché potessero mandarci in Italia la cronaca automobilistica dei luoghi in cui erano corrispondenti. Poi, come non vantarsi del fatto che "Motor" ha sempre assistito a tutte le conferenze fatte dal grande Enzo Ferrari. Un personaggio unico, mitico, che ha condito la storia della rivista "Motor" con il suo preziosismo umano. Così come tanti sono stati i protagonisti della storia dell'automobilismo che ancora oggi "Motor" vive con grande passione, come ha sempre fatto!

Un'altra evoluzione che "Motor" si vanta di aver seguito da protagonista è quella relativa alla sicurezza attiva e passiva delle automobili americane, che si sa, soprattutto in passato, non hanno mai brillato sotto questo punto di vista. "Motor" ha seguito la vicenda nei convegni autorevoli di Kyoto, Stoccarda, Washigton e in tante occasioni dove si è "costruita" l'auto moderna, quella ricca di sicurezza attiva e passiva. Inoltre "Motor" ha fatto parte della giuria dell'Auto dell'Anno dal 1963 al 1990, un trascorso storico di assoluto rilievo.

Quest'anno "Motor" compie 75 anni. L'anniversario arriva in un momento ancora difficile, di crisi generale in cui anche il nostro settore si trova in seria difficoltà. "Motor" si augura che questa vicissitudine storica possa presto essere superata e che l'automobile torni a splendere nei limiti dovuti, nel rispetto di regole che siano garanzia di

Un altro momento storico vissuto da Motor la presentazione del VW Maggiolino del 1950.

75° anno

Negli anni '60 il Presidente della Repubblica Giuseppe Saragat, consegnò a Michele e a Sergio Favia del Core un riconoscimento per i traguardi ottenuti da Motor, alla presenza del Ministro Bozzi e di rappresentanti dell'Automobile Club.

Le varie evoluzioni grafiche della testata.

La copertina storica di Motor del 1950 con la presentazione della Lancia Aurelia.

75° anno

periodi sereni, nei quali "Motor", azienda di tradizione familiare, possa mettere in mostra le sue caratteristiche storiche in grado di farla distinguere dalla concorrenza.
E dato che proprio la tradizione e la famiglia sono valori in cui crediamo, in cui abbiamo sempre creduto, *a seguire riportiamo l'editoriale del 2010 in cui Sergio Favìa del Core, allora direttore e figlio del fondatore, spiega in modo semplice ma efficace la filosofia che sta alla base della nostra testata in occasione dei festeggiamenti dei 70 anni di Motor.* Una filosofia che ci segue e ci seguirà perché, dopo tutto, la qualità della nostra storia non può essere messa in discussione da nessun concorrente, per grande che sia. **M**

QUESTA VOLTA PARLIAMO DI NOI

di Sergio Favìa del Core

Questa volta non analizziamo strategie automobilistiche, nuovi modelli o dati di mercato. Questa volta parliamo di noi: di Motor, "La prima rivista motoristica italiana", come sapete, ha compiuto 70 anni. Ma questa volta non guardiamo indietro analizzando il cammino che la testata e i suoi conduttori hanno percorso in questi decenni. Questa volta guardiamo avanti e il nostro non è un traguardo, ma una partenza. O, se volete, una ripartenza.
Cosa vuol dire tutto ciò? Vuol dire che Motor cambia pelle, si ringiovanisce e si rinnova per continuare ad essere una rivista diversa dalle altre. Il nostro soggetto, nostro di tutti noi giornalisti dell'auto, è quello di presentare una nuova automobile, in un modo più o meno uguale. Del resto è difficile variare il tema quando si tratta di un'automobile, di una sua estetica e delle sue caratteristiche meccaniche. Il Motor che sarà in edicola nel 2010, vi racconterà le automobili in modo diverso, con i difetti che ogni prodotto dell'uomo ha, ma anche con i pregi che la tecnologia moderna offre ormai a tutti i produttori.
Scavando, scavando, infatti, le doti positive emergono più facilmente, quelle negative bisogna cercarle col lanternino. Anche perché l'elettronica offre indubbiamente grandi vantaggi, ma per converso presenta anche... qualche problemino. Come qualche cliente ha controllato personalmente e come appare anche nelle segnalazioni di qualche lettore. Ma l'automobile non è solo un prodotto, alle sue spalle vi è una schiera di uomini: progettisti, esperti di marketing, manager e dealers.
Ecco perché le nuove rubriche di Motor scandaglieranno tutti i fondali disponibili, aggiungendo anche motivi di lettura a chi è automobilista solo quando è in vettura, ma quando ne scende diventa un pedone con tutti i suoi interessi. Motor si ripropone come una rivista non da sfogliare, ma da leggere!

QUESTI GLI «ATOUTS» DELLA NUOVA FIAT NEI CONFRONTI DELLE NUMEROSE E AGGUERRITE CONCORRENTI

LA «UNO» E LE «MILLE» RIVALI

Un'altra importante vettura è stata raccontata da Motor al momento del lancio, la Fiat UNO nel febbraio del 1983.

IL NUOVO RUGGITO DEL LEONE

Design, motori ecologici e perfomanti, look ancora più dinamico. La nuova Peugeot 208 torna a ruggire più forte ma con prezzi contenuti, a partire da 12.300 Euro.

di Ilaria Salzano

A tre anni dal suo ingresso nel mercato, Peugeot 208 si rinnova. La piccola francese vuole confermare il successo che, con quasi un milione di vetture immatricolate, ha portato il marchio del Leone ad essere sempre più presente all'interno dell'agguerrito segmento B. In Europa, infatti, con circa il 30% delle immatricolazioni, Peugeot occupa la seconda posizione in termini di volumi, segno che le berline compatte rappresentano sempre più una valida scelta per l'automobilista, soprattutto in tempo di crisi, e che queste vetture prediligono i bassi costi d'esercizio e la praticità d'uso, in sostanza una riposta intelligente alle esigenze di mobilità di tante famiglie. Del resto motori di grossa cubatura e grandi dimensioni non sono più aspetti da tenere in considerazione oggi. Più che altro è fondamentale riuscire a trovare il giusto compromesso tra dimensioni e prezzo e 208 già nel 2012 aveva dato la sua risposta.

La prima versione è stata apprezzata per il suo look deciso, dinamico, e per la sua personalità ben distinta dalla massa; oggi il trend continua, e i designer francesi hanno deciso di non stravolgere le forme e le linee dell'auto, rendendo questo modello più incisivo.

Osservando la vettura nella parte frontale, subito si nota il nuovo disegno del paraurti, più affilato e muscoloso, che ospita la nuova calandra centrale con profilo cromato; sempre nel frontale trovano spazio i nuovi proiettori bicolore (corpo nero e cromato) con luci diurne a led, un'ulteriore aggiunta di pepe che piace. Il fianco della vettura mantiene le stesse linee della sua antenata, uno stile molto lavorato, che trova nei nuovi disegni dei cerchi in lega un'ulteriore valorizzazione del suo profilo. Il posteriore della nuova 208 è dominato dai gruppi ottici a forma di artigli tridimensionali e a led, non certo dei semplici fari bensì un vero e proprio esempio in termini di stile. Si nota come l'estetica della piccola Peugeot si sia evoluta verso una direzione sempre più riconoscibile, mixando elementi distinti per ottenere un look che unisce sportività ed eleganza.

Gli interni hanno mantenuto il Peugeot i-Cockpit, inaugurato dalla casa francese proprio nel 2012. Questo concetto riporta in auto il volante ridotto, la guida rialzata, e un grande touchscreen da 7"; la conferma di questa idea - così come dichiarato dalla Casa - è figlia dei tanti consensi e dell'ottimo riscontro dei clienti che ne hanno apprezzato aspetti diversi: dallo sterzo ridotto, un'ottima arma per garantire maneggevolezza ed agilità in città, al quadro strumenti in posizione rialzata, che aiuta il conducente a tenere sotto controllo informazioni utili alla guida senza distogliere lo sguardo dalla strada, al touchscreen che permette di essere connessi sia via Bluetooth che USB. Gli interni, oltre che avere beneficiato di nuovi materiali più morbidi al tatto e di maggiori rifiniture, oggi vantano anche un ambiente

La nuova Peugeot 208 si propone con un look più deciso e dinamico.

Gli interni hanno mantenuto il Peugeot i-Cockpit, inaugurato dalla casa francese proprio nel 2012. Questo concetto riporta in auto il volante ridotto, la guida rialzata, e un grande touchscreen da 7".

luminoso inedito, grazie alla retroilluminazione bianca di cruscotto, lancette e strumentazione.

Tra le tante novità esordiscono le nuove tinte presenti a listino; non a caso la nuova 208 è stata svelata in anteprima a Ginevra nella colorazione metallizzata Orange Power, ulteriore segno della volontà di distinguersi di Peugeot. Le due tinte davvero innovative sono però l'Ice Grey e l'Ice Silver, colori distintivi e valorizzanti che, con il loro aspetto opaco e satinato, mettono in risalto il lavoro dei designer palesando il vero stile dell'auto; la texure leggermente granulosa al tatto rende queste tinte più resistenti e di facile manutenzione grazie ad una maggiore resistenza a graffi e lavaggi. Per la prima volta questo tipo di colorazione sarà disponibile direttamente dalla casa madre ad un prezzo che non supererà gli 800 euro. Inoltre saranno disponibili tante altre possibilità di personalizzazione: ne sono l'esempio la calandra "Equalizer" con inserti colorati e profilo lucido, modanature dei fendinebbia nero e bordo colorato, targhetta Peugeot anteriore e posteriore e i retrovisori Nero Perla con fondo indicatori di direzione a risalto. Per finire, al lancio di nuova 208, saranno presentati nuovi pacchetti supplementari per scegliere in tutto e per tutto la propria vettura sia internamente che esternamente.

La Casa del Leone porterà avanti, anche con 208, la politica di crescita della gamma aggiungendo il livello di allestimento GT Line già disponibile oggi su 308 e 508. Questo particolare allestimento, più ricco e sportiveggiante, riprendendo alcuni tratti distintivi delle GTi, sarà disponibile sia per le versioni diesel che benzina.

Sotto il cofano troviamo nuovi propulsori, risultato di un impegno sempre più importante verso l'ambiente. Tutte le motorizzazioni diesel, con cubatura di 1.600 cc, saranno equipaggiate con il sistema start&stop (di serie sulle versioni più accessoriate): il BlueHDi da 75 CV sarà capace di emettere solo 79g di CO_2/km a fronte di soli 3,0 litri necessari a percorrere 100 km. Inoltre, il motore sarà equipaggiato anche di 100 o 120 CV, quest'ultimo disponibile con il cambio manuale a 6 marce (invece che con 5) con cui emetterà solo 94 g di CO_2/ km senza rinunciare alle prestazioni e al dinamismo di guida. Tutte queste unità adottano la tecnologia denominata SCR, Selective Catalytic Reduction, che permette sia di ottimizzare le emissioni che il consumo, fino al -4% rispetto alle motorizzazioni EURO 5. Come avviene il processo? Grazie al post-trattamento degli NOx (ossidi di azoto) e all'innesco precoce della SCR. Il posizionamento di quest'ultimo a monte del Filtro Anti Particolato permette infatti contemporaneamente la riduzione degli ossidi di azoto fino al 90% e l'eliminazione di particelle fino al 99,9%, comprese le più sottili.

Per quanto riguarda i propulsori alimentati a benzina, dopo il lancio delle versioni aspirate da 998 cm3 PureTech 68 CV e da 1199 cm3 PureTech 82 CV, la famiglia dei piccoli tre cilindri si arricchisce della versione PureTech Turbo 110 CV. Questo motore è dotato dell'iniezione diretta ad alta pressione a 200 bar e di un turbo di nuova generazione ad alto rendimento, associato ad un cambio meccanico a cinque marce, che garantisce una coppia pronta già ai bassi regimi ed emissioni pari a 103g di CO_2/km. In alternativa questo turbo può essere abbinato anche al nuovo cambio automatico EAT6, progettato per ridurre ancora CO_2: la differenza rispetto alla versione con cambio manuale è ridotta a un 1g/km con emissioni di 104g di $CO_2$2/km. Qualsiasi sia la vostra scelta sappiate che in generale tutti questi nuovi motori sono una vera svolta in termini di consumi rispetto alla generazione precedente: dati alla mano, i valori omologati sono inferiori del 21% rispetto alle motorizzazioni che sostituiscono.

Al momento del lancio in Europa, la gamma benzina disponibile su nuova Peugeot 208 andrà dunque dai 68 ai 208 CV: sarà il brillante THP 1.6 ad equipaggiare le versioni più potenti GTi e GTi by PEUGEOT Sport che arriveranno però solo in un secondo momento sul mercato italiano.

Novità anche sul fronte della tecnologia. A bordo troviamo due sistemi di grande utilità: l'Active City Brake che entra in azione (entro i 30 km/h) se il guidatore non frena in caso di ostacolo, e la retrocamera che visualizza le immagini sul touchscreen. Per la sicurezza questa è la dimostrazione di come gli equipaggiamenti che una volta trovavamo solo su vetture di categoria superiore sono oggi un grande valore aggiunto per le piccole cittadine che si trovano a rispondere alle esigenze sempre più disparate: 208 esce a pieni voti dall'EuroNcap. Per quanto riguarda l'infotaiment anche il sistema multimediale è stato velocizzato e migliorato; oggi, infatti, è disponibile la funzione Mirror Screen che permette all'utente di visualizzare lo schermo del proprio smartphone sul display touchscreen. Una "chicca" è certamente il sistema di Park Assist, un aiuto attivo che permette di posteggiare automaticamente in un parcheggio parallelo alla strada, e di uscirne.

Pe chi dopo averla vista si accingerà all'acquisto non devono spaventare i prezzi: non hanno subito variazioni di rilievo a dispetto delle tante migliorie apportate all'auto. Partiranno da 12.300 Euro per la versione 3 porte PureTech da 68 cavalli in allestimento Access, e sarà disponibile presso la Rete di vendita nel prossimo mese di giugno. La carrozzeria disponibile sia tre che cinque porte viene proposta, inoltre, negli allestimenti Active, Allure, GT Line, GTi e GTi by Peugeot Sport. Dunque, per il resoconto, sul suo debutto, non c'è che attendere. le aspettative sono tante, ma per noi di Motor aspettiamo sempre almeno il rodaggio per dilungarci in un commento più approfondito. Non resterà che salire in macchina per un long test drive. Come dire, solo qualche chilometro con questa piccola grande Peugeot 208 è abbastanza per sentirti pieno di lei, ma non ci ha appagato del tutto. Ci rivedremo presto. **M**

Si nota come l'estetica della piccola Peugeot si sia evoluta verso una direzione sempre più riconoscibile, mixando elementi distinti per ottenere un look che unisce sportività ed eleganza.

Nonostante le molte migliorie apportate, i prezzi della 208 non hanno subito variazioni di rilievo e partono dai 12.300 euro.

La gamma Stepway.

di Valerio Verdone

Dacia amplia la gamma Stepway con Lodgy e Dokker

Il Marchio Dacia è entrato nell'orbita Renault nel 1999, da allora ne ha fatta di strada, grazie a delle vetture furbe e intelligenti, che sfruttano la tecnologia della Casa della Losanga e la stessa rete di vendita per contenere il prezzo d'acquisto.

Firenze - È il costo il vero asso nella manica delle vetture rumene, che conservano comunque uno stile ben definito ed un'affidabilità garantita da componenti ultra collaudati. Nonostante un successo che nei primi 10 anni le ha consentito di vendere ben 3 milioni di veicoli in Europa, di cui 180 mila in Italia, la Dacia non ha alcuna intenzione di rallentare la sua marcia trionfale, per questo ha deciso di ampliare la clientela, puntando anche sugli automobilisti dall'età media più bassa, ovvero di 40 anni, contro i 45 anni del cliente tipo abituale.

La ricetta è semplice, dare più importanza allo stile attraverso l'ampliamento della gamma Stepway che adesso annovera anche la Lodgy e la Dokker oltre alla Sandero che ha dato origine a questa tipologia di veicoli del Marchio rumeno dal look ispirato ai SUV. Si tratta di una scelta interessante, che potrebbe ampliare ulteriormente le vendite nel nostro paese, dove, nel 2014 con 39.968 immatricolazioni, la Marca ha visto crescere i suoi volumi del 42%, conquistando una quota di mercato del 2,70% (+0,7 punti rispetto al 2013).

Le nuove versioni Stepway di Lodgy e Dokker sono facilmente riconoscibili per via dello stripping laterale identificativo, del paraurti anteriore in tinta con il resto della carrozzeria (nel caso della Lodgy anche quello posteriore), delle protezioni anteriori e delle cornici dei fendinebbia cromate. Completano il quadro della caratterizzazione estetica i passaruota e le modanature laterali di colore nero, i cerchi in lega da 16 pollici e le finiture dark metal dei retrovisori e delle barre sul tetto.

La cura per i dettagli si ritrova anche all'interno grazie a delle sellerie specifiche con ricami ed impunture blu; un colore riproposto nelle finiture delle bocchette di ventilazione e del frontalino centrale. Non manca un tocco di praticità offerto, su entrambi i modelli, dalle nuove tasche portaoggetti in rete sulla parte posteriore e laterale dei sedili anteriori.

Fino a 7 posti per la Dacia Stepway Lodgy.

Ci piace perchè... ha una linea originale.

Non ci piace perchè... le plastiche dell'abitacolo tradiscono l'origine low cost.

Ricca la dotazione di serie nella quale spicca il sistema di navigazione MEDIA NAV, gestibile attraverso un display touch screen, il climatizzatore manuale, il cruise control, il volante in cuoio ed i vetri elettrici sia anteriori che posteriori. Insomma, delle vetture che hanno tutto ciò che serve per viaggiare con comodità tenendo tutte le informazioni più importanti sotto controllo.

A livello di motorizzazioni, la Lodgy Stepway è disponibile con un'unità a benzina 1.2 TCe da 115 CV, abbinata a una trasmissione manuale a 5 rapporti, e con un propulsore diesel 1.5 dCi da 110 CV che lavora in sinergia con un cambio a 6 marce. Il primo vanta consumi ed emissioni nell'ordine di 5,7 l/100 Km e 131 g/km di CO_2 per la versione cinque posti e 5,9 l/100 Km e 135 g/Km di CO_2 per la variante a 7 posti. Mentre il secondo riesce a migliorarle grazie ai valori più bassi della categoria: 4,4 l/100 km e 116 g/km di CO_2. La Dokker si differenzia per la potenza inferiore del turbodiesel, accreditato di 20 CV in meno, e conferma dati quasi speculari a livello di consumi e per quanto riguarda il quantitativo di CO_2 rilasciata nell'atmosfera.

Disponibili in cinque colorazioni, tra cui l'esclusivo Blu Azzurrite, la Dokker Stepway ha un listino di 14.800 euro per la versione a benzina e di 15.200 euro per la diesel, mentre le Lodgy Stepway parte dai 14.900 euro della variante a benzina a 5 posti ed arriva ai 16.300 euro della 1.5 dCi da 100 CV a 7 posti.

Ovviamente, nel nostro mercato la parte del leone la farà la motorizzazione diesel, una vecchia conoscenza che, con opportune rivisitazioni, trova spazio anche sotto cofani di stirpe teutonica. Si tratta di un propulsore particolarmente riuscito, pronto nella ripresa, elastico, e con una buona insonorizzazione, un'unità capace di regalare uno spunto dignitoso senza gravare sui consumi che rimangono sempre molto contenuti.

Nonostante il look di stampo fuoristradistico sia la Lodgy che la Dokker Stepway, proprio come la Sandero che può fregiarsi della stessa denominazione, consentono di affrontare uno sterrato leggero, ma non sono tagliate per l'off-road impegnativo, per quello meglio rivolgersi alla Duster 4x4.

Sicure e ben piantate a terra, grazie ai sistemi elettronici che tendono a spegnere le eventuali reazioni durante le manovre d'emergenza, le nuove arrivate nella gamma Stepway offrono una tenuta di strada più che dignitosa, e sono ideali per una condotta di guida di stampo turistico.

Pensata per le famiglie numerose la Lodgy, e per la sua poliedricità la Dokker, le nuove arrivate nella gamma Stepway offrono tanto spazio unito ad uno stile che verrà sicuramente apprezzato dagli automobilisti italiani. M

La Dacia Stepway Dokker ha il portellone laterale scorrevole.

Nuova Land Rover Discovery Sport e Jaguar F-Type AWD

di Francesco Parente

COSÌ DIVERSE, COSÌ AFFASCINANTI

Ci siamo spinti sui passi innevati del Trentino Alto Adige per provare le nuove Land Rover Discovery Sport e Jaguar F-Type AWD. Una prova che ci ha spinto a guidare ovunque, con il fascino di due marchi che segnano ogni volta la storia dell'automobile.

San Martino di Castrozza (Trento) – Due giorni in cui nulla è stato per caso… l'alta valle del Primiero, la Discovery Sport, la F-Type AWD e tante ore per guidarle, dalla mattina alla sera. Sì, è vero, sono due automobili lontane anni luce l'una dall'altra, ma quando la Land Rover e la Jaguar decidono che è il momento giusto per provarle insieme, bhè… non si può proprio dire di no. Certo, siamo abituati a gestire queste emozioni da "Paese dei balocchi", a volte non senza qualche difficoltà, che non vogliamo voi abbiate nella lettura di questo articolo. Perciò, ve le presentiamo una alla volta, senza fretta, così potete conoscerle meglio e apprezzarle come si deve.

Land Rover Discovery Sport

Partiamo da un punto fermo: è un'automobile completa, per tutti, con tanto fascino estetico, per questo la Land Rover Discovery Sport è in grado di rispondere alle esigenze della clientela desiderosa di spazio a bordo, offrendo sia dimensioni compatte, sia una linea dal profilo accattivante. Diamo uno sguardo alle **dimensioni:** la lunghezza di questa vettura è di 4.590 mm, ma grazie ad un passo di 2.741 mm, l'abitacolo risulta capiente offrendo addirittura la possibilità dei 7 posti. L'**estetica** invece strizza l'occhio alla più modaiola Evoque, soprattutto nel frontale, con i gruppi ottici avvolgenti e il taglio della calandra che riprendono lo stile della sorella che da tempo fa strage di cuori. Con un Cx di 0,36, i due posti supplementari e un bagagliaio che può variare di volume in base alle esigenze, anche in virtù della seconda fila di sedili scorrevoli, la Discovery Sport sembra voler sfidare la concorrenza mettendo sul tavolo del gioco tante caratteristiche accattivanti. Sicuramente entrando in **abitacolo** se ne possono captare molte, così come risaltano all'attenzione i rivestimenti di alta qualità (la HSE Luxury per esempio è l'unica della sua classe ad avere il rivestimento superiore della plancia e dei pannelli porta in pelle con tanto d'impunture a doppio ago). Inoltre, i più esigenti possono personalizzare l'interno con una particolare illuminazione d'atmosfera.

Passiamo al sodo: **costruita con acciaio ad alta resistenza**, acciaio ultraresistente al boro, ed alluminio leggero, la Discovery Sport presenta sospensioni anteriori a molle elicoidali, con bracci inferiori in acciaio e fusi a snodo in alluminio ed un nuovo assale posteriore multilink che consente di avere un grande tenuta sull'asfalto ed un'ottima escursione delle ruote quando si affrontano i terreni impervi. A tal proposito sembra proprio sia il caso di menzionare i 212 mm di luce libera da terra, ed angoli di attacco, dosso ed uscita rispettivamente di 25, 31 e 21 gradi, grazie ai quali abbiamo potuto superare ostacoli molto impegnativi. Inoltre le versioni 4x4 possono affrontare pendenze anche di 45°, ovvero fino a 14° in più della concorrenza, mentre in situazioni estreme la sezione inferiore del paraurti anteriore può essere asportata per migliorare ulteriormente l'angolo di attacco.

Ogni Discovery Sport è disponibile con il Sistema di trazione integrale Efficient Driveline, made in Land Rover, che varia senza soluzione di continuità la distribuzione della coppia fra gli assali. Sulle varianti SD4 e TD4 a cinque posti è possibile avere anche la rivoluzionaria **tecnologia Active Driveline,** la quale consente di passare, in base alle condizioni, dalla trazione 4x4 alla 4x2, e viceversa, offrendo sia i consumi di una 4x2, che le capacità fuoristradistiche di una 4x4. Inoltre, **grazie al Terrain Response è possibile selezionare quattro programmi di guida**: generica, erba/ghiaia/neve; fango e solchi; sabbia. Dimenticavamo: la modalità Dynamic è disponibile in opzione, solo nel caso in cui vengono montati gli ammortizzatori Adaptive Dynamics MagneRide.

Diamo una sbirciata **sotto al cofano**! Si possono scegliere due turbodiesel da 2.2 litri, rispettivamente il TD4 da 150 Cv e 420 Nm e l'SD4 da 190 Cv e 420 Nm, ma è disponibile anche un 2.0 litri turbo benzina da 240 Cv e 340 Nm. Sono invece due le trasmissioni: un cambio manuale a 6 rapporti e uno automatico ZF a 9 marce. Quest'ultimo, di serie sulla variante a benzina, può essere scelto in opzione per le turbodiesel.

Nel fuoristrada o comunque nei tratti in cui il fondo stradale è critico, la Discovery Sport non mostra alcun tipo di paura, affrontando con tutte le sue capacità ogni tipo di asperità. Quindi, come potete immaginare, la nostra sensazione di guida è stata catturata dalle qualità di questa Land Rover, che non si esaltano solo nelle difficoltà. La guida della Discovery Sport è risultata agile nonostante le ruote alte, merito delle sospensioni posteriori che fanno la differenza nei tratti guidati, ed è questo un aspetto che maggiormente ci ha colpito, perché la rende completa e sicura in ogni condizione.

I **prezzi di acquisto** di questa vettura vanno dai 35.600 Euro della TD4 S, ai 56.100 Euro della HSE Luxury spinta dal 2.0 litri turbo a benzina. Chiaramente, se si vuole spendere una cifra intermedia, si può optare per una 2.2 litri TD4 SE da 150 Cv con navigatore e sensori di parcheggio di serie, ad un costo di 40.100 Euro.

Jaguar F-Type Awd

Spostiamo ora la nostra attenzione verso la nuova e affascinante Jaguar F-Type AWD. **Esteticamente,** l'auto si riconosce per il nuovo cofano a conchiglia con tanto di bombatura centrale più profonda e per le nuove prese d'aria che conferiscono alla vettura un carattere ancora più deciso della variante a trazione posteriore. Parliamoci chiaro, questa sportivissima non si finirebbe mai di guardarla, è così intrigante che ti spinge a scoprirla, non solo alla guida. Così è facile scoprire che la novità più interessante è quella nascosta sotto il corpo vettura, si tratta **dell'Intelligent Driveline Dynamics (IDD)**. È un dispositivo che gestisce l'interazione tra l'AWD, il Differenziale elettronico posteriore attivo (EAD) o il Differenziale meccanico a slittamento limitato nei modelli V6 S, il TVbB (Torque Vectoring by Breking) e il sistema Dynamic Stability Control (DSC).

Fate un respiro profondo, annullate ogni pensiero e state ad ascoltarci; tutta quella serie di sigle sopra scritte potrebbe mandare in tilt i meno tecnici, per cui vi spieghiamo tutto con la massima semplicità, limitandoci ad una semplice traduzione tecnica. La F-Type AWD consente di avere la giusta dose di coppia sui due assali a seconda delle condizioni del fondo stradale. Vi assicuriamo che quando guidate una vettura con così tanti cavalli, in certe condizioni metereologiche e di fondo stradale, tutto questo sarà per voi una "benedizione" che salva la vita.

"Quello che chiediamo al nostro sistema AWD nella F-TYPE è una trazione ottimale in tutte le condizioni atmosferiche, conservando però la sportività ed il caratteristico DNA Jaguar – ha dichiarato **Russ Varney, Jaguar Sports Cars Vehicle Programme Director** - *ovvero una sensazione di guida da trazione posteriore ed uno sterzo senza alcun compromesso. L'elemento fondamentale per ottenere tutto questo è l'IDD, l'Intelligent Driveline Dynamics, che ci permette di fornire "coppia on demand", ovvero inviare coppia motrice alle ruote anteriori solo quando è necessario per aumentare la trazione. Questo significa ottenere una grande precisione nella sterzata ed avere l'efficienza di una trazione posteriore, ma con la trazione supplementare fornita in modo preciso alle ruote anteriori per soddisfare le richieste del guidatore nelle varie situazioni di guida."*

Parlavamo di potenza, ecco a voi la disponibilità! È possibile scegliere il 3.0 litri V6 da 380 Cv e 460 Nm di coppia, ma anche un 5.0 litri V8 da 550 Cv e 680 Nm; bisogna aggiungere un dettaglio importante, la Jaguar F-Type AWD può essere ordinata in configurazione coupè o spider con un listino che va da 88.760 Euro ed arriva fino a 123.930 Euro. **M**

FORD FOCUS: NUOVI MOTORI 1.5 BENZINA E DIESEL

Forma e sostanza, sono questi gli elementi alla base del restyling della Ford Focus, una vettura che può fregiarsi anche di nuove motorizzazioni, tra le quali spicca il 1.5 diesel, proposto in due livelli di potenza, e accreditato di bassi consumi ed emissioni contenute.

Roma - Dal punto di vista estetico, la vettura presenta uno stile decisamente dinamico per via del cofano scolpito, della griglia trapezoidale ed degli elementi cromati che caratterizzano il frontale. Nella vista posteriore invece, sono posti in risalto il nuovo portellone ed il design dei gruppi ottici dall'andamento più sottile. Non siamo al cospetto di una rivoluzione stilistica, ma di fronte ad un'evoluzione del design basata sulle attuali tendenze del Marchio.
Anche l'abitacolo ha subito dei cambiamenti, facendo tesoro delle indicazioni provenienti dalla clientela. Così, adesso risulta più rifinito, presenta meno pulsanti ed ha guadagnato una migliore insonorizzazione per garantire un comfort superiore ai suoi occupanti. Un ulteriore tocco di stile è rappresentato dalle finiture in nero satinato e dalle cromature che vanno ad impreziosire la plancia.
Tra le novità che la nuova Focus riserva a guidatore e passeggeri troviamo anche il sistema Ford SYNC 2, con schermo touch da 8 pollici, attraverso il quale è possibile controllare mediante i comandi vocali sia l'impianto audio che il navigatore, il climatizzatore e gli altri dispositivi collegati all'auto mediante la porta USB e il Bluetooth. Si tratta di una tecnologia che punta molto sull'interattività, al punto che è sufficiente affermare di avere fame per attivare la ricerca di un ristorante.

Tra i vari dispositivi, che possono migliorare la vita dell'automobilista rendendola più semplice, troviamo l'Active Park Assist, con cui è possibile trovare parcheggio e lasciare che la vettura svolga in autonomia tutte le operazioni del caso; il Cross Traffic Allert, che identifica la presenza di veicoli mentre il guidatore sta uscendo da un parcheggio in retromarcia; e l'Active City Stop, capace di arrestare l'auto fino a 50 km/h in caso di collisione imminente, per evitare urti o ridurne le conseguenze. Inoltre, nella guida in autostrada, il Pre-Collision Assist avvisa il guidatore o interviene sui freni, monitorando i veicoli che procedono davanti alla compatta dell'Ovale Blu fino ad una velocità di 180 km/h. Mentre, attraverso la famosa chiave MyKey è possibile regolare la velocità raggiungibile dall'auto per salvaguardare i giovani guidatori.
Tra le novità in fatto di motorizzazioni annoveriamo il nuovo EcoBoost 1.5 da 150 CV, dotato del sistema Start&Stop, più efficiente del 7%, rispetto al precedente 1.6 di analoga potenza. Questa unità, altamente innovativa, vanta il collettore di scarico integrato nella testata: una soluzione, già presente sull'EcoBoost 1.0, capace di incrementare l'efficienza permettendo al blocco di entrare in temperatura più rapidamente, e di ottimizzare la curva di coppia riducendo il percorso dei gas di scarico tra i cilindri e il turbocompressore. Ovviamente, il propulsore in questione presenta tutte le tecnologie EcoBoost, come il turbo, l'iniezione diretta ad alta pressione e la doppia fasatura variabile delle valvole.
Il pezzo forte dei motori a gasolio invece, è rappresentato dal nuovo TDCi 1.5 da 95 e 120 cavalli: un propulsore raffinato, che si contraddistingue per la camera di combustione dal design ottimizzato, un nuovo turbocompressore e l'iniezione di nuova generazione. Tra le caratteristiche tecniche bisogna segnalare l'impianto di scarico dotato di trappola del NOX, che cattura le emissioni di NOX prodotte da una combustione più efficiente del diesel, permettendo di ridurre ulteriormente le emissioni di CO_2. Inoltre, è doveroso sottolineare che le superfici di cilindri, pistoni e di una serie di componenti in movimento sono state rivestite in DLC (Diamond-Like Coating), per migliorare sia l'efficienza che il comfort di marcia.
La Focus equipaggiata con il 1.5 TDCi da 95 cavalli può fregiarsi di emissioni decisamente ridotte, nello specifico 98 g/km di CO_2: ovvero il 10% in meno rispetto al precedente TDCi 1.6. Buone notizie anche sul fronte dei consumi che, con questa motorizzazione, si attestano sui 3,8 l/100 km in abbinamento con il cambio manuale a 6 marce. La variante più potente, dotata di 120 cavalli, in abbinamento al cambio automatico PowerShift a 6 marce invece, risulta più efficiente del 19% rispetto al TDCi 2.0 Powershift da 115 cavalli che si appresta a sostituire. Lo stesso motore inoltre, lavorando in sinergia con la trasmissione manuale a 6 marce, migliora l'efficienza complessiva del 10%.

Ci piace perchè... ha buoni motori e comportamento stradale.

Non ci piace perchè... l'abitabilità posteriore è migliorabile.

Gli interni della Ford Focus.

Per quanto riguarda il capitolo prezzi, il listino parte dai 19.000 euro della 1.0 EcoBoost da 100 CV Plus ed arriva fino ai 28.750 euro della 2.0 TDCI Powershift Titanim X da 150 CV, mentre per la variante wagon bisogna mettere in preventivo un ulteriore esborso di 1.000 euro. La 1.5 TDCi da 95 CV, nell'allestimento Plus, ha un prezzo di 21.000 euro, mentre la stessa unità, capace di esprimere 120 CV, abbinata allo stesso allestimento, ha un costo di 22.000 euro. **M**

Maserati Ghibli 3.0 Diesel 275 Cv

UN'AUTO DI PERSONALITÀ

di Stefania Favia del Core

La Ghibli è un'auto che piace, non c'è dubbio, basta vederla passare che tutti gli sguardi si catalizzano sul suo muso da felino e sulla silhouette che ricorda più una coupè che una berlina quattro porte. La calandra trae ispirazione dall'attuale GranTurismo e rimanda alla classica A6 GCS degli anni '50, anche perché in Maserati, che nel 2014 ha festeggiato 100 anni, ci tengono alla tradizione. Ecco anche perché è stato mantenuto il montante posteriore distintivo di Maserati, uno dei principali elementi a cui la vettura deve il suo aspetto da coupé, che reca il classico logo della Saetta Maserati, perpetuando una tradizione risalente al 1963. Il profilo laterale è dominato dalla swage line che si sviluppa dalle tradizionali prese Maserati dietro alle ruote anteriori per terminare dietro ai proiettori posteriori. A proposito di quest'ultimi è da notare come le luci a LED integrano la funzione delle luci di posizione in un anello illuminato che si sviluppa attorno al gruppo ottico stesso. L'anello contiene le luci stop, gli indicatori di direzione, le luci di retromarcia e i retronebbia.
Il team di progettazione della Ghibli ha avuto il difficile compito di produrre una berlina che sottolineasse le sue caratteristiche di guida più dinamiche attraverso una personalità dall'aspetto più aggressivo, ma che mantenesse allo stesso tempo evidenti collegamenti visivi con la Quattroporte anche se più leggera di 50 kg e più corta di 173 mm nel passo e di 291 mm in totale.
All'interno la Ghibli si distingue nettamente dalla Quattroporte per un carattere più giovanile e sportivo, anche se comunque lussuoso, e nel posteriore offre una buona abilità nonostante il look da coupè. I sedili sono un po' rigidi, ma è anche vero che si adattano al carattere sportivo dell'auto.
L'ampio tunnel centrale anteriore separa i sedili e ospita due portabicchieri e un accendisigari che funziona anche da presa da 12 V. La sua consolle è dotata di uno scomparto per cellulari oltre a prese USB e Aux-in per il collegamento di apparecchi esterni. Il quadro strumenti comprende un contagiri e un tachimetro di grandi dimensioni, a fianco di un display TFT da 7" dedicato alle varie funzioni operative dell'auto.
Molte delle impostazioni della vettura sono orientate attorno al guidatore e vengono controllate con i pulsanti lungo la leva del cambio, mentre le altre impostazioni di bordo possono essere definite dal pilota tramite il Maserati Touch Control (MTC) al centro del cruscotto.
La Ghibli oggetto della nostra prova è equipaggiata con il motore V6 diesel da 275 CV, il primo diesel nella storia di Maserati, prodotto dalla VM Motori. I 2987 cc erogano una coppia di 600 Nm che le assicurano un'accelerazione da 0 a 100 km/h in soli 6,3 secondi; interessanti i consumi che si attestano sui 5,9 litri ogni 100 km, così come le emissioni di soli 158 grammi di CO_2 al chilometro, mentre la velocità massima è di 250 Km/h.
Per questo primo turbodiesel Maserati i tecnici hanno puntato su una sofisticata iniezione diretta Common Rail con una pressione d'iniezione di 2000 bar e iniettori con dwell time ridotto, una soluzione che favorisce iniezioni sequenziali multiple per alte prestazioni, reattività ed emissioni più pulite. Il compressore è del tipo a geometria variabile, mentre il collettore di scarico include un traferro.
La Ghibli turbodiesel è anche la prima Maserati ad avvalersi della tecnologia Start-Stop che può ridurre fino al 6% i consumi di carburante e le emissioni di CO_2 in funzione del percorso e del traffico.
Da notare poi che anche la versione diesel della Maserati Ghibli è identificabile dal sound sportivo del suo motore; è infatti dotata di due attuatori acustici, installati vicino ai tubi di scarico, che accentuano i toni più distintivi del motore e li modulano con precisione in base alla modalità di guida della vettura; quando si preme il pulsante Sport sul tunnel centrale, il sound diventa ancora più intenso ed emozionante.
Tutte le versioni della Ghibli sono equipaggiate con lo stesso cambio automatico a otto rapporti ZF, con palette al volante.
Il prezzo di questa berlina made in Italy è di 68.160 euro. **M**

Ci piace perchè... la linea è elegante e sportiva, il motore è prestazionale in linea con le aspettative Maserati.

Non ci piace perchè... i sedili sono troppo rigidi.

Berlina quattro porte più corta, più dinamica e più leggera dell'ammiraglia Maserati, la Ghibli è la prima vettura del Tridente ad essere equipaggiata con un moderno motore diesel V6 da 250 o 275 CV.

La divine DS illumina Parigi

di D.C.

A partire dal 21 marzo e fino al 10 maggio 2015, il DS World Paris - lo storico spazio espositivo dedicato al nuovo brand Premium - ospita la Casa di gioielli Swarovski con la collezione di Nathalie Colin, direttrice artistica del marchio, e al fianco di Divine DS, una concept car impreziosita dai celebri cristalli.
Questa concept car, svelata in occasione del Salone di Parigi 2014, rispecchia a pieno il DNA del Marchio. Progettata e realizzata a Parigi, la Divine DS è una quattro porte compatta ed elegante, il cui stile è definito da connotazioni grafiche forti.
Le tecnologia utilizzata è all'avanguardia, con proiettori Laser, alette a livello del lunotto che si sollevano per ottimizzare l'aerodinamica e una telecamera per la visione posteriore. All'interno il posto di guida è realizzato in stile cockpit (ispirato cioè alle cabine di pilotaggio degli aerei ed è esclusivamente digitale). Oltre alla DS Divine, in esposizione anche le ultime creazioni viste al Salone dell'auto di Ginevra: Nuova DS 5 e DS 21 Pallas "modello 2015. L'ammiraglia di DS inaugura l'identità del Marchio con un nuovo frontale: DS Wings, un tributo alle sue "antenate", con la calandra verticale e scolpita, il monogramma al centro, e proiettori con tecnologia "DS LED Vision". All'interno, la postazione di guida di ispirazione aeronautica è dotata di uno schermo touchpad 7" di ultima generazione per accedere a una serie di servizi di connettività. Sin dal lancio, il cliente potrà scegliere tra cinque motorizzazioni performanti, che offrono potenza ed efficienza energetica.
La DS 21 Pallas "modello 2015" è invece un tributo alla storia della DS del 1955, vettura simbolica che quest'anno festeggia 60 anni e rappresenta l'eredità del Marchio. Con l'intenzione di coniugare "passato e presente", i team del Centro Stile hanno realizzato questo modello che sfoggia una carrozzeria blu inchiostro, abbinato agli e interni in pelle semi-anilina "criollo", che ricorda le versioni più lussuose delle DS odierne.
Da segnalare anche alcune novità per la DS4. Dopo l'arrivo dei motori PureTech 130 S&S e BlueHDi 120 S&S, la gamma si arricchisce di tre nuove motorizzazioni: THP 165 S&S EAT6, BlueHDi 150 S&S e BlueHDi 180 S&S EAT6. L'offerta è quindi completamente rinnovata per efficienza e prestazioni, e ulteriori novità interessano l'offerta tecnologica di bordo, come la nuova interfaccia di guida TouchPad 7" o il sistema Keyless Access & Start, finora equipaggiamenti esclusiva di segmenti superiori. M

A cura di D.C.

AVENTADOR DIVENTA SUPERVELOCE

La nuova supercar di Lamborghini è la versione superveloce dell'Aventador che, lanciata nel 2010, aveva riscosso un buon successo da parte degli appassionati. La Aventador LP 750-4 entra così nel "regno" delle SV, le superveloci appunto, e lo fa con **un V12 estremizzato che eroga 750 CV** a 8.400 giri al minuto e con una riduzione di 50 kg di peso, ottenuta anche grazie ad un esteso utilizzo della fibra di carbonio. Tutto ciò le permette di avere un'accelerazione da 0 a 100 kmh in 2,8 secondi e di raggiungere una velocità massima di ben 350 kmh (da verificare solo in pista naturalmente!). Tra le nuove soluzioni tecnologiche gli ammortizzatori Magneto-Reologici (MRS) che si aggiungono al sistema di sospensioni push-rod. Questi nuovi ammortizzatori sono in grado di rispondere nell'immediato alle condizioni dell'asfalto e agli stili di guida, regolando lo smorzamento ad ogni curva, riducendo il rollio e rendendo sterzo e vettura più reattivi.
Guardando all'estetica, l'obiettivo di un'auto sinuosa e aggressiva si fonde a quello di conferirle la massima aerodinamicità e nell'Aventador Superveloce l'elemento con questa finalità è sicuramente l'alettone posteriore, regolabile manualmente in tre posizioni in modo da adattare l'assetto ad ogni stile di guida. Il colore di lancio di questa vettura da sogno è il Rosso Bia con interni in alcantara neri, ma come sempre la Casa è pronta ad accontentare i suoi clienti con il programma di personalizzazione *Ad Personam*. Il prezzo in Europa per chi volesse togliersi questo "sfizio" è di **327.190 euro** iva esclusa.

TOURING BERLINETTA LUSSO, ESCLUSIVA E "SU MISURA"

A Ginevra 2015 è stata svelata la **Touring Berlinetta Lusso**: una fuoriserie che si ispira alle macchine sportive e lussuose dell'epoca d'oro della carrozzeria italiana. Si tratta di una tre volumi a trazione posteriore con un lunghissimo cofano che denuncia il motore potente (740 CV), un piccolo abitacolo strettamente per due, un bagagliaio impercettibile nelle linee esterne ma adeguato alle necessità.
L'ispirazione per il design esterno viene da uno spigolo che taglia la carrozzeria in tutta la lunghezza, una linea semplice quanto elaborata che segna la fiancata di Ferrari 166 MM spider e berlinetta da competizione 166 Inter, un progetto realizzato da Carlo Felice Bianchi Anderloni, uno dei primi esempi di versione "stradale" per una produzione Ferrari in serie.
Per la massima leggerezza, la carrozzeria utilizza un mix di pannelli di alluminio e fibra di carbonio e in fase preparatoria è stato studiato l'uso ottimale dei materiali in termini di peso, resistenza, aspetto superficiale e qualità, inclusa la facilità di riparazione in caso di incidente.
Il prezzo di Touring Berlinetta Lusso è su richiesta, e la vettura completa viene consegnata a sei mesi dal ricevimento della vettura di base (donor car). Ogni parte prodotta o modificata da Touring Superleggera è coperta da una garanzia illimitata di due anni, soggetta ai consueti termini della produzione industriale. L'approvvigionamento delle parti prodotte o modificate da Touring sono garantite a vita.

NUOVA BOXSTER SPYDER, CAPELLI AL VENTO A TUTTO GAS

Debutto mondiale al Salone dell'Auto di New York per la nuova Porsche Boxster Spyder, il nuovo modello di punta delle due posti aperte che torna alla **classica capote in tessuto** ad azionamento manuale e al cambio esclusivamente manuale.
Grazie al telaio sportivo rigido con sospensioni ribassate di 20 mm, i freni della 911 Carrera, uno sterzo più diretto e un motore a sei cilindri da 3,8 litri che sviluppa 375 CV, questa nuova spyder promette a guidatore e passeggero un'esperienza di guida sportiva più veloce e più potente. Lo sprint da 0 a 100 km/h avviene in 4,5 secondi e la **velocità massima è di 290 km/h**, con consumo combinato nel NEDC è di 9,9 l/100 km.
L'estetica della Boxster Spyder è ispirata alle leggendarie Porsche sportive e da corsa: le due curvature vigorose che da dietro i poggiatesta fluiscono aerodinamicamente sul lungo cofano posteriore sono un omaggio alla 718 Spyder degli anni '60 e la capote in struttura leggera ad azionamento parzialmente manuale ricorda le roadster del passato.
L'interpretazione essenziale della vettura e la conseguente necessità di ridurre il peso comportano l'assenza, nell'equipaggiamento di serie, della radio e del climatizzatore, che possono essere comunque ordinati dalla fabbrica come optional senza sovrapprezzo. La Boxster Spyder sarà disponibile sul mercato da luglio, in Italia, **a partire da 83.084 Euro**, iva inclusa.

UNA DS3 SPECIALE

La **speciale versione DS 3 Emeraude Addict** si presenta con la carrozzeria Nero Perla abbinata al tetto Verde Smeraldo, un accostamento di colori a contrasto per sottolineare la linea scolpita, compatta e dinamica della vettura. I sedili avvolgenti sono sportivi in tessuto Akinen Mistral/Smeraldo ed i cerchi sono in lega 17" diamantati neri Aphrodite. Anche gli interni esprimono una sensazione di vitalità e richiamano il nuovo colore del tetto, grazie alla personalizzazione *Green Emerald Style*, che comprende plancia, bocchette dell'aria e pomello del cambio verde smeraldo (oltre al diffusore integrato di fragranze).
La motorizzazione prescelta per questa edizione speciale è BlueHDi 75, conforme alla normativa Euro6, omologata anche per neo-patentati. Equipaggiata con un modulo SCR (Selective Catalytic Reduction), questa versione è in grado di garantire consumi ridotti a 3,5 l/100 km ed emissioni di CO_2 limitate a 90 gr/km, per rispettare l'ambiente. **I gruppi ottici anteriori sono equipaggiati con la tecnologia *DS Led Vision***, che comprende i fari anteriori Xeno e Led con indicatori di direzione a scorrimento. Questa tecnologia efficiente permette di risparmiare il 35% di energia per gli anabbaglianti e il 75% per gli abbaglianti, inoltre, con una durata di vita standard di oltre 20.000 ore, durano 20 volte di più rispetto alle lampade alogene.

MERCEDES CLA SHOOTING-BRAKE E GLE: ALTE PRESTAZIONI

La nuova e prima Station Wagon sportiva di Mercedes-Benz, la **CLA Shooting Brake** allarga la famiglia delle vetture compatte del marchio della Stella, inserendosi in una nuova categoria che riunisce sportività e spaziosità per una vettura versatile, sportiva, spaziosa ed elegante.
Il profilo slanciato in stile coupé, la parte superiore piatta e la linea di cintura alta e allungata sono tratti caratteristici della sua silhouette; lo stesso vale per il profilo del tetto che scende dolcemente verso la parte posteriore, aumentando lo spazio per la testa rispetto alla berlina quattro porte. Tra le caratteristiche di spicco di questa vettura figura una particolarità: **l'idoneità per soggetti allergici**, essendo dotata del marchio di qualità del Centro Europeo per la Ricerca sulle Allergie (ECARF - European Centre for Allergy Research Foundation) per l'elevata idoneità ai soggetti allergici, verificata scientificamente. CLA Shooting Brake è disponibile al lancio con due motorizzazioni diesel, tre benzina e con trazione integrale 4MATIC.
Mercedes-Benz ha anche svelato in anteprima mondiale al salone di New York il **nuovo GLE**, il suo Suv bestseller, profondamente rivisitato con miglioramenti estetici a frontale e coda, e numerosi interventi che hanno portato a nuovi valori di riferimento in termini di emissioni e prestazioni. Sull'intera gamma di motorizzazioni, consumi ed emissioni di CO_2 sono scesi mediamente del 17% e - per la prima volta - con GLE 500 e 4MATIC, un modello ibrido plug-in.

Mercedes GLE.

TOYOTA RAV4 SI FA IBRIDO

Toyota amplia la sua gamma Hybrid lanciando il nuovo Rav4 ibrido. Il famoso piccolo fuoristrada che ha fatto il suo primo debutto nel lontano 1994 al Salone di Ginevra e da allora ha conquistato più di 5 milioni di clienti.
Il nuovo modello unisce il DNA di RAV4 con l'heritage di oltre 60 anni di storia del 4X4 e l'indiscussa esperienza di Toyota nella motorizzazione Hybrid. Oltre alla novità della motorizzazione ibrida, il nuovo RAV4 è caratterizzato da una linea aggiornata, interni migliorati e dotazioni tecnologiche e di sicurezza incrementate.
Il frontale è ridefinito dai nuovi proiettori Bi-LED, il profilo ha nuovi inserti che gli conferiscono un aspetto più sinuoso e anche i gruppi ottici posteriori a LED sono stati ridisegnati. L'abitacolo è stato affinato con un nuovo quadro strumenti con schermo full color TFT e da materiali "soft-touch". Anche le dotazioni tecnologiche sono state arricchite con l'adozione del Panoramic View Monitor con vista a 360°: il sistema supporta il guidatore nelle manovre, visualizzando gli ostacoli che si trovano nel cosiddetto "angolo cieco" e che non verrebbero rilevati da una telecamera convenzionale.
Anche la sicurezza è sempre in primo piano con dispositivi quali, ad esempio, il Pre-Crash System (PCS) che rileva eventuali frenate improvvise da parte delle vetture che precedono e il Road Sign Assist (RSA) rileva i limiti di velocità ed i segnali stradali mostrandoli sul display del quadro strumenti. In attesa dei prezzi, già sappiamo che l'uscita è per l'autunno 2015.

500 VINTAGE '57: UN VIAGGIO INDIETRO NEL TEMPO

Dopo l'anteprima mondiale al salone di Ginevra, la **nuova 500 Vintage '57** è stata svelata al Centro Storico Fiat di Torino, luogo simbolico per il marchio in cui la tradizione si respira, si tramanda e si rinnova.
Dal 1963 gli spazi liberty di via Chiabrera ospitano un'esposizione permanente che illustra la nascita e lo sviluppo tecnologico, sociale ed economico della Fabbrica Italiana Automobili Torino e in mostra si trova anche una ricchissima collezione di automobili, cimeli, modellini, manifesti pubblicitari.
Tributo all'icona Fiat presentata a Torino il 4 luglio 1957, l'inedita serie speciale 500 Vintage '57 propone un look rétro che richiama alcune peculiarità della piccola che l'ha preceduta: la livrea azzurro pastello - ora abbinata al bianco di tetto, spoiler, antenna e specchietti - e la selleria in pelle Poltrona Frau color tabacco o, in alternativa, in cuoio. Il tutto esaltato dai loghi Fiat storici, posti sia sull'esterno sia sul volante, dalla fascia bianca della plancia e dai cerchi in lega da 16" bianchi e cromati che rievocano i pneumatici di una volta.
Commercializzata in tutta Europa e disponibile in 12 colori di carrozzeria, la nuova 500 Vintage '57 presenta alcune differenze nelle motorizzazioni e dotazioni, di serie e richiesta, in modo da soddisfare le esigenze dei singoli Paesi. Nell'area EMEA il cliente può scegliere tra i propulsori benzina 1.2 da 69 CV, 0.9 Twin Air da 65 CV, 0.9 Twin Air da 85 CV e 0.9 Twin Air 105 CV, oltre al diesel 1.3 Multijet da 95 CV.

CITROËN AIRCROSS, BENESSERE IN MOVIMENTO

Presentato in anteprima mondiale a Shangai **il nuovo concept Citroën Aircross**, pensato per favorire il benessere di corpo e mente. Il confort delle sedute ampie e generose è amplificato dai materiali caldi e dall'abbinamento di tinte chiare e colori tonificanti. Le linee essenziali, trattate trasversalmente, suggeriscono spazio, le forme geometriche strutturano l'ampio abitacolo.
Aircross riprende il tema del viaggio nella concezione dei vani di contenimento e nell'utilizzo di cinghiette, in un abitacolo fresco e moderno che invita a mettersi in viaggio, insieme, in un modo nuovo. La tecnologia è pensata al servizio della funzionalità, con la possibilità per ciascuno di scegliere tra condivisione o privacy, grazie a due display HD da 12", di cui uno orientabile che può essere utilizzato anche dal passeggero. Inoltre, ogni sedile è dotato di altoparlanti e microfoni per facilitare la comunicazione tra i passeggeri. L'intelligenza tecnologica si esprime anche nella scelta di **una motorizzazione Hybrid Plug-In** che abbina efficienza e prestazioni.

NUOVO GALAXY COMFORT

Ford ha svelato il nuovo Galaxy, aggiornato nel design che segue il nuovo corso estetico della Casa, con gruppi ottici più sottili che avvolgono l'ampia griglia trapezoidale, una linea più imponente e superfici vetrate più ampie. I montanti delle porte, più sottili, sono stati ottimizzati per incrementare la visibilità, per evidenziarne il carattere dinamico, e per sottolineare capacità di ospitare a bordo, comodamente, fino a 7 persone
Pensato per le famiglie il nuovo Galaxy introduce nel segmento soluzioni come la terza fila di sedili a scomparsa - che si solleva e si ripiega premendo un pulsante - raggiungibile grazie alla possibilità di reclinare la seconda fila di posti con un singolo gesto.
Diverse le tecnologie che aiutano gli automobilisti a restare concentrati sulla guida, ma anche le soluzioni per agevolare le manovre, come il sistema di parcheggio semiautomatico (Active Park Assist with Perpendicular Parking), il sistema di assistenza all'uscita dal parcheggio (Park-Out Assist), e la telecamera anteriore (Front Split-View Camera) che offre una visuale a 180 gradi della strada nello schermo da 8 pollici della console centrale. La nuova gamma di motori include il nuovo TDCi a doppio turbo sequenziale da 210 cavalli, caratterizzato da una curva di coppia lineare, con un picco di 450Nm raggiunto già a partire da 2.000 giri.

ADAM ROCKS S, IL NUOVO CROSOVER DI OPEL

Presentata in anteprima mondiale al Salone di Amsterdam la versione sportiva del crossover urbano di Opel**: Adam Rocks S**, una vettura dal design accattivante pensata per chi guida fuori città in modo dinamico che però mantiene dimensioni compatte (solo 3,75 m di lunghezza), utili nei percorsi urbani.
Le ampie carreggiate anteriori e posteriori la caratterizzano e danno l'idea di un'auto ben "piantata a terra" e grintosa, anche grazie all'ampio paraurti posteriore sagomato con lo scarico visibile lo spoiler posteriore sul tetto.
Il motore turbo ECOTEC da 1.4 litri eroga una potenza di 150 CV, 220 Nm di coppia e va da 0 a 100 km/h in 8,5 secondi, raggiungendo una velocità massima di 210 km/h e con consumi di 5,9 litri di benzina per 100 chilometri nel ciclo misto, ed emissioni di CO^2 pari a 139 g/km. E' dotato di cambio manuale a 6 velocità a rapporti ravvicinati. Tra gli equipaggiamenti, a richiesta l'Advanced Park Assist per l'assistenza al parcheggio e il sistema di infotainment *IntelliLink* di Opel che porta a bordo il mondo degli smartphone che Android e iOS.

LANCIA E MOPAR INSIEME PER YPSILON 30th ANNIVERSARY

Si è svolto a Milano *#NonChiamatelaConferenzaStampaYpsilon*, un incontro informale con i media nazionali per presentare la **nuova serie speciale Ypsilon "30th Anniversary"** con cui il marchio celebra la lunga storia della Lancia Ypsilon.
Allestito presso lo Spazio Sirtori, una suggestiva struttura del XIX secolo che allora ospitava le scuderie dei tram a cavallo, l'evento ha visto la partecipazione di Mopar, il marchio di riferimento per i servizi, il Customer Care, i ricambi originali e gli accessori per i brand di Fiat Chrysler Automobiles. Esposta l'esclusiva collezione di merchandising dedicata alla nuova serie speciale "30th Anniversary" realizzata da Mopar in collaborazione con Lancia e **disegnata appositamente per il target femminile di Ypsilon**.
Il concept della collezione si basa sui concetti di Stile, Sostanza, Attitudine e Differenza, tutte caratteristiche che contraddistinguono Ypsilon "30th Anniversary". Ispirata al Blu Oltremare, il colore dedicato a questa versione, la collezione propone accessori ricercati come la penna in velluto floccato o il contenitore in alluminio per lo stick labbra.
La collezione è acquistabile presso i dealer e, a partire da fine aprile, anche su *store.lancia.com*, il negozio online del brand che sarà lanciato in contemporanea in Belgio, Paesi Bassi, Polonia, Italia, Francia, Germania, Spagna e Svizzera.

Una modella indossa gli accessori realizzati da Mopar per Lancia Ypsilon 30th anniversary.

IN ARRIVO IN ITALIA IL NUOVO CADILLAC ESCALADE

Arriva in Italia **la quarta generazione della Cadillac Escalade**, che vanta un design esterno completamente nuovo, ma sempre riconoscibile nella sua essenza. All'interno i materiali tagliati e cuciti a mano e le finiture in legno, che le conferiscono un aspetto elegante e robusto, si combinano alla tecnologia più avanzata creando una straordinaria sensazione di lusso.
La gamma è composta dalla versione standard Escalade e dalla versione a passo lungo ESV, quest'ultima con un passo maggiore di 355 mm e circa 508 mm in più di lunghezza totale, per massimizzare lo spazio per i passeggeri della terza fila e raddoppiare la possibilità di carico dietro i sedili posteriori.
In Europa la Escalade sarà disponibile nei due allestimenti Premium e Platinum e tutti i modelli europei sono proposti con trazione integrale e montano il nuovo motore 6.2L V-8 che permette di passare da 0 a 100 km/h in soli 6,7 secondi e registra un consumo nel ciclo combinato di 13,1 l/100 km: circa il 10 per cento più efficiente rispetto al modello precedente. Il Magnetic Ride Control di Cadillac, il sistema di regolazione degli ammortizzatori in tempo reale più rapido al mondo, di serie, garantisce un controllo delle prestazioni di guida estremamente preciso. La Escalade ha, inoltre, tutto il carattere di un SUV e vanta una capacità di traino massima di 3.100 kg. **M**

Citroën C4 Cactus vince il "2015 World Car Design Of The Year", conferito il 2 aprile al Salone dell'Auto di New York.

Anche quest'anno Infiniti offre al migliore laureando in Ingegneria l'opportunità di lavorare con il team Infiniti Red Bull Racing.

Nuova Jeep Renegade conquista le cinque stelle Euro NCAP con un punteggio globale di 80/100, grazie ai sistemi di sicurezza e di assistenza alla guida.

Ben 35 Peugeot Partner Furgone entrano nel parco veicoli dell'Ente Nazionale Protezione Animali per correre in soccorso degli animali più sfortunati.

Consegnata la flotta di veicoli elettrici Renault al Comune di Firenze per uno svolgimento ecologico dei propri servizi operativi.

Maserati Alfieri è stata eletta "Concept Car of the Year" a Ginevra durante l'"evento organizzato da Car Design News.

Peugeot festeggia i trent'anni dell'operazione C15, sigla che identificava la 205 Turbo 16 che debuttò nel tricolore Rally il 28 marzo 1985.

BMW Roma è partner ufficiale per il 2015 del Teatro dell'Opera di Roma e della Stagione Estiva di Caracalla.

L'Auto dell'Anno 2015 è la Volkswagen Passat, l'annuncio è stato dato a Ginevra, all'apertura del Salone dell'Automobile.

A partire dal prossimo autunno, alcuni dipendenti Daimler potranno testare i prototipi della nuova smart forrail che può spostarsi sui binari del tram grazie a ruote speciali.

Volvo Cars ha annunciato di voler costruire un nuovo impianto di produzione negli Stati Uniti, investendo 500 milioni di dollari.

Varia l'assetto del Comitato Esecutivo di Federauto: Saverio Greco passa il testimone a Mario Beretta della concessionaria Audi/Volkswagen Sagam di Milano.

Samsung e Seat hanno siglato un accordo per sviluppare insieme soluzioni tecnologiche per una connettività a 360° su tutta la gamma della Casa spagnola.

Kia Motors si conferma per la seconda volta partner dell'organizzazione della Copa América Chile 2015 in qualità di "Platinum Sponsor". **M**

SEGUICI SU twitter M RivistaMotor

Marco Tronchetti Provera

di Franco Carmignani

È il manager del momento. L'attenzione di tutti media, economici e non, si è recentemente spostata dai vari Marchionne, Montezemolo e Della Valle, su Marco Tronchetti Provera, e non certo per la sua passione per il calcio, leggi Inter, o per la presenza nei paddock della F1 e nel jet-set. L'affaire Pirelli-ChemChina è infatti di portata economica, sociale ed epocale, pari a FCA o Alitalia-Ethiad.
D'altra parte, Tronchetti Provera, ancorchè a volte discusso, è da trent'anni un protagonista di spicco delle vicende dell'industria italiana, e certamente non è la prima volta che attira in maniera così massiccia l'attenzione dei media, della politica e dell'opinione pubblica.
La sua carriera imprenditoriale si è sviluppata a partire dall'inizio degli anni settanta. Il primo grande incontro con i mass media risale al 1978 quando sposa in seconde nozze Cecilia Pirelli, figlia di Leopoldo Pirelli leader dell'omonima industria italiana di pneumatici e derivati. Matrimonio che dura dodici anni. Poi i due, che hanno tre figli, si separano, e Cecilia Pirelli si sposerà con l'ex Presidente del Senato Carlo Scognamiglio.
Nel corso degli anni attraverso varie esperienze Tronchetti Provera diventa il "delfino" di Leopoldo Pirelli, e nel 1992 dopo le dimissioni del suocero, a seguito del fallimento della trattativa con la tedesca Continental, è proprio Tronchetti a prendere il timone del gruppo. Sotto la sua direzione Pirelli si modernizza, e diventa ancor più competitiva nel settore pneumatici, cavi e fotonica. Poi nasce il polo immobiliare, partendo proprio dalla Bicocca.
Gli anni 2000 si aprono con il matrimonio con l'affascinante top model tunisina naturalizzata italiana Afef Jnifen, regina del glamour, oltre che donna attiva e intelligente, conosciuta a Londra in occasione della presentazione del famoso calendario. Ma sono anni segnati soprattutto dal complesso progetto Telecom, di cui diviene Presidente, restando in carica fino al 2006. Seguiranno dismissioni dalle varie compartecipazioni, e iniezione di denari freschi nella Pirelli, che si espande fino a contare 20 stabilimenti in 11 Paesi, e circa trentamila dipendenti.
Tuttavia, in tempo di globalizzazione non è sufficiente. Servono nuovi massicci investimenti, e oggi i capitali sono soprattutto in Medio Oriente e in Cina. Così alla soglia dei settant'anni, a otto dalla scomparsa di Leopoldo Pirelli, Tronchetti Provera si lancia in questa nuova grande sfida con ChemChina. Sarà una delle sue tante intuizioni, o un ulteriore segnale di resa e debolezza dell'industria nostrana? E soprattutto riuscirà a tener fede a quanto afferma con forza: "Pirelli resterà italiana"... **M**

Marco Tronchetti Provera.

Trochetti Provera, qui con Bernie Ecclestone (di spalle) e Paul Hemery, responsabile tecnico dell'impegno Pirelli F1, importante non solo sul piano dell'immagine ma anche del primato tecnologico.

Ottimismo per il futuro, la filosofia di Marco Tronchetti Provera.

L'accordo con Chem China

Pirelli e Ferrari due poli del primato tecnologico italiano.

di Franco Carmignani

Una tira l'altra. Pirelli Cina, Pininfarina India. L'esodo dei "gioielli" italiani, compresi anche quelli agroalimentari, continua. Abbiamo letto e sentito di quote di capitale, OPA, newco. Ma questa è solo parte tecnica che interessa i mercati finanziari, anche perché per capire gli assetti definitivi, compreso il mantenimento di occupazione e location in Italia, ci vorranno anni.
L'operazione Pirelli, che riguarda il settore pneumatici e non gli altri segmenti dell'azienda, è l'ennesimo "trasferimento", ed è indicativo della situazione dei mercati e della globalizzazione.
Indubbiamente, l'industria italiana nel settore manifatturiero, mantiene nel mondo un alto grado di credibilità in funzione del suo livello tecnologico, ma è troppo debole sul piano economico. La natura iniziale, di tipo familiare, che ha rimandato oltre il tempo limite l'azionariato popolare, la pesantezza del "sistema Italia" e il costo del lavoro (e fermiamoci qui...) hanno fatto perdere competitività rispetto ai paesi emergenti. La mancanza di investimenti e di capitali ha fatto il resto.
La Cina, che oggi può vantare l'economia più forte, così come altri paesi, si lancia in queste operazioni con lo scopo di colmare i propri gap tecnologici ed essere assolutamente competitiva nei singoli settori. Nel caso dei pneumatici la newco costituita dal colosso chimico Chem China e Pirelli potranno sfidare direttamente i giapponesi di Bridgestone, gli americani di Goodyear i francesi di Michelin, e i tedeschi di Continental non solo nel mercato interno, atteso da un ulteriore boom dell'auto e dei truck, ma anche a... livello globale.
Che dire? spiace che Pirelli, la quale può vantare un secolo e mezzo di storia – è stata fondata nel 1872 – e che prima di questa operazione era il quinto produttore al mondo nel settore pneumatici, e le industrie italiane non abbiano la possibilità di farlo da sole, o con soci di minoranza. **M**

Connettività in auto

LA "SMARTCAR"

La "mania" della connettività sempre e ovunque ha contagiato anche le automobili che si sono adeguate, fornendo sistemi di infointrattenimento a bordo sempre più interfacciati con SmartPhone e connessi alla rete internet.

di Luca Capomacchia

L'utilizzo sempre più frequente delle App per ogni esigenza quotidiana, piuttosto che il desiderio irrefrenabile di aggiornare costantemente il proprio profilo sui diversi social network ha costretto tutte le Case automobilistiche a dotare le proprie autovetture di sistemi di infointrattenimento che, oltre ad offrire i tradizionali sistemi di sintonizzazione radio, navigatore satellitare, connessione usb audio/video, ecc., sono in grado di connettersi ai diversi SmartPhone in commercio per gestire le applicazioni del telefono sullo schermo touchscreen della vettura, piuttosto che controllare e comandare la stessa vettura in remoto attraverso un app sul proprio telefono o disporre di una connessione internet per essere aggiornati sul traffico, sulle condizioni meteo, attraverso la connessione 3G o 4G del telefono.
In questo campo le funzioni sono già moltissime e spesso le si confonde. Andando con ordine, una delle principali funzioni è quella di sfruttare la connessione internet (3G o 4G) del proprio SmartPhone per permettere al sistema di infointrattenimento dell'auto di andare su internet, attraverso una connessione wi-fi dove lo SmartPhone funge da Mobile Hotspot. In questo moto il sistema di infointrattenimento dell'auto è in grado di darci le condizioni del traffico o le condizioni meteorologiche, aggiornate in tempo reale, lungo il percorso impostato sul navigatore, oppure può fornirci i prezzi dei carburanti dei distributori lungo il nostro tragitto. Allo stesso modo abbiamo accesso ad un'infinità di stazioni radio digitali che trasmetto in streaming audio o ancora meglio possiamo controllare la propria pagina sui diversi social network per farci leggere dal sistema gli ultimi aggiornamenti. Inoltre sempre attraverso questa connessione, il navigatore satellitare dell'auto si interfaccia con le mappe di Google per aggiornarsi costantemente. In alcuni è addirittura possibile poter pianificare il proprio percorso da casa su Google attraverso il proprio notebook e poi inviarlo al navigatore dell'auto.
Parlando di navigatore, questo sta diventando, almeno nella sua configurazione originale, un oggetto obsoleto in quanto un altro sistema che sta prendendo piede piuttosto velocemente è quello di gestire le App del proprio SmartPhone, tra cui quelle legate alla navigazione, direttamente sul sistema di infointrattenimento dell'auto. In questo caso infatti, molte della App che normalmente abbiamo sul proprio SmartPhone, possiamo averle ed utilizzarle anche sullo schermo dell'auto. Tra queste ci sono quelle che gestiscono la propria agenda di appuntamenti o i propri contatti, i player audio e video, la navigazione e tante altre. Quindi un App di navigazione connessa al sistema di infointrattenimento sostituisce completamente il navigatore satellitare tradizionale dell'auto. Oggi le App compatibili con i sistemi di infointrattenimento dell'auto sono tante ma non tantissime. Il progetto CarPlay di Apple, finalizzato alla commercializzazioni di telefoni Apple, promette di rendere compatibili tutte le App Apple

Collegando il proprio SmartPhone al sistema di infointrattenimento della vettura, attraverso un apposito cavo usb, è possibile utilizzare le proprie App anche sullo schermo della vettura.

Attraverso il sistema di controllo delle App è possibile accedere anche ai podcasts.

Attraverso la connessione wi-fi interna all'auto possiamo avere accesso alla rete internet.

entro il 2015. Di conseguenza seguirà un analogo sviluppo degli altri sistemi.
Venendo ad aspetti più "pratici", quante volte invece ci è capitato di parcheggiare l'auto e non ricordarsi di averla chiusa? O anche quante volte usciti da un grosso centro commerciale abbiamo girato diverso tempo per trovare la propria auto? O quante volte abbiamo desiderato di prendere l'auto a fine di una giornata molto calda e di trovarla già fresca con il climatizzatore acceso e regolato alla nostra temperatura ideale? Ora tutto questo ha una soluzione. Infatti, un altro dei sistemi in rapida diffusione in diverse autovetture è quello del controllo e gestione in remoto della propria autovettura, attraverso specifiche App sul proprio SmartPhone. Infatti, nel caso in cui non ricordiamo di aver chiuso l'auto, per sincerarcene non è più indispensabile tornare indietro verso l'auto: sarà sufficiente accedere alla App sul proprio SmartPhone e verificare la condizione di chiusura degli sportelli o dei finestrini e, nel caso siano stati lasciati aperti, questi possono essere chiusi agendo direttamente sull'App. La stessa App ci da anche la posizione della vettura sulla mappa dello SmartPhone e in combinazione con la nostra posizione, ci guida verso l'auto. Sempre la stessa App ci da la possibilità di attivare a distanza il climatizzatore dell'auto ed impostarlo alla giusta temperatura, prima di arrivare in auto. Oppure, in caso di utilizzo dell'auto per lavoro, si può scaricare la tabella dettagliata dei viaggi effettuati con l'auto, in modo da presentare una nota spesa dettagliatissima al proprio datore di lavoro.
Riguardo la sicurezza, tramite le stesse App per il controllo remoto o tramite appositi pulsanti all'interno della vettura o anche con attivazione automatica in caso di incidente, è possibile inviare una richiesta di soccorso ad una centrale operativa che, ricevuta la richiesta e la posizione gps dell'auto, invia immediatamente i soccorsi più appropriati.
Sempre in termini di sicurezza, questa volta contro i furti, i nuovi sistemi di antifurto satellitare sono integrati con questa tecnologia di connettività ed è possibile gestirli direttamente dal proprio SmartPhone. Lo SmartPhone funziona anche da dispositivo di riconoscimento del proprietario della vettura.
Soprattutto per chi viaggia con bambini, sempre più avvezzi alla tecnologia e all'utilizzo di device connessi, sulla maggior parte delle vetture è oggi possibile avere a disposizione un hotspot wi-fi che permette di connettere alla rete 3G o 4G anche fino ad 8 dispositivi contemporaneamente: una vera e propria rete wi-fi all'interno della propria vettura.
Infine, la nuova frontiera della connettività in via di sviluppo è quella finalizzata alla manutenzione periodica. Infatti, le nuove vetture sono in grado di trasmette anticipatamente le informazioni circa l'esigenza di effettuare un intervento di manutenzione programmata direttamente alla casa madre e al concessionario/officina di riferimento, che provvederà a reperire immediatamente i pezzi di ricambio necessari e a contattare il cliente per programmare l'intervento sulla vettura. **M**

Il sistema InControll Jaguar permette di controllare in remoto lo stato della propria vettura.

Mediante le App dedicate, è possibile anche azionare il climatizzatore a distanza, in modo da trovare la vettura fresca o calda prima rientrarci dentro.

C'È UN'ARIA NUOVA IN CITTÀ

Vent'anni dopo aver rivoluzionato il segmento delle city car con la «Ranocchia», Renault reinventa Twingo. Partendo da una pagina vuota, ingegneri e designer di Renault si sono ispirati all'eredità lasciata dalla prima Twingo e dalla R5. Il risultato: una nuova city car agile, innovativa e divertente.

di Ettore Rungo

Quando è uscita, nel 1993, la **Renault Twingo** ha portato una mini rivoluzione nel segmento delle city car, presentandosi come una monovolume in miniatura con un abitacolo spaziosissimo, soprattutto rispetto alle dimensioni esterne. Oggi, dopo la seconda generazione che non ha particolarmente impressionato per estetica e volumi di vendita, la Casa della Losanga, lancia la terza generazione di Twingo che, grazie a una sinergia con Mercedes presenta motore e trazione posteriore.
Noi abbiamo provato la versione **1.0 Sce Open Air**, la più accessoriata della gamma e la francesina ci ha letteralmente stregati. Si, perché il salto in avanti dei transalpini, nel pensare alla nuova city car, è evidente e si percepisce subito soffermandosi sull'estetica di questa vettura che dimostra un caratterino niente male.
Alcuni elementi di design si ispirano direttamente alla storica R5, soprattutto al posteriore dove le spalle ben marcate e l'inclinazione del lunotto richiamano direttamente la più famosa Turbo francese con motore posteriore, che ha segnato la sua epoca.
Il frontale riprende i codici della nuova identità di marca Renault. Con un logo ben visibile su fondo nero, la nuova Twingo ostenta un frontale espressivo, con gli ampi proiettori messi in risalto dagli indicatori di direzione e le luci diurne tonde a LED che associano tecnologia e un richiamo velato alla precedente generazione. La linea colpisce anche alla vista laterale, perché nonostante le **dimensioni compatte, solo 3,59 metri,** riesce a ben inglobare le porte posteriori nascondendo le maniglie nei montanti.
Salendo a bordo, troviamo subito un abitacolo pratico e ben organizzato. Il quadro strumenti è molto chiaro e restituisce solo le informazioni fondamentali, l'infotainment è comodamente gestibile attraverso il display "touch" posizionato sopra il climatizzatore. Bello ed ergonomico lo sterzo in pelle (di serie su questa versione) così come i sedili che sono molto comodi e presentano poggiatesta integrati, strizzando l'occhio anche ai più alti. Lo spazio davanti non manca, i vani portaoggetti sono sufficienti e la borsa estraibile posizionata davanti al passeggero e davvero molto comoda oltre che esteticamente apprezzabile. Al posteriore, ovviamente, le dimensioni per gli occupanti sono un po' sacrificate, soprattutto per chi abbonda con la statura ma del resto più di così, in meno di 4 metri, era impossibile fare. Il bagagliaio è ben studiato, risulta comodo durante il caricamento dei bagagli ed ha una **capienza variabile da 219 a 980 litri**. Inoltre, ripiegando il divano posteriore, consente di trasportare carichi lunghi fino a 2,30 metri.
Su strada la nuova Twingo è davvero divertente. Leggera e molto agile, la vettura è perfetta per la città dove il raggio di sterzata a dir poco impressionante, rende agevole qualsiasi manovra in marcia o in fase di parcheggio. Comodissimo. La vettura è abbastanza silenziosa, tranne qualche piccolo fruscio proveniente dal tetto in tessuto, anch'esso di serie su questa versione, che si apre fino al posteriore. Praticamente "a giorno".
Il motore 1.0 SCE da 70 cavalli certamente non è un fulmine ma consente alla francesina di ben districarsi nel traffico cittadino, riprendendo bene anche con marce alte. Molto bene il cambio e la frizione, leggera ma non troppo. Ovviamente la Twingo da il meglio di se in città e in piccoli tragitti fuori porta, perché l'autostrada, per via del piccolo motore e dell'esiguo peso, non è il suo terreno preferito.
In riferimento ai consumi, utilizzata sia in città che fuoriporta, la nuova Twingo ci ha consentito di percorrere più di **15 km/l**: un risultato discreto, considerando anche che non sempre siamo andati "leggeri" sul pedale dell'acceleratore.
Una vettura davvero interessante, insomma, che sarà oggetto del desiderio dei più giovani per la sua aria "cool", ma che piacerà anche a chi, non più giovane, vorrà districarsi in città su un'auto spirtirosa e scattante.
Cinque gli allestimenti della nuova Twingo. Si parte dal **Wave**, per poi passare a **Live, Energy, Energy Open Air (con capote in tessuto) ed Energy Sport**. Lo **start&stop** è di serie su tutti gli allestimenti, tranne Wave e Live. Due le motorizzazioni: il 1.0 SCE da 70 CV (oggetto della nostra prova), e il 0.9 TCE da 90 CV. I prezzi vanno dai 9.950 della versione entry level ai circa 15.000 per la top di gamma. **M**

Ci piace perchè... esteticamente ci sembra davvero ben riuscita.

Non ci piace perchè... Il tasto per aprire il portellone posteriore è scomodo da raggiungere.

Volvo V60 D4 R-Design

STATION WAGON O COUPÈ

di Stefania Favìa del Core

La R-Design della Volvo V60 è un'auto che si distingue per l'inconfondibile impronta del frontale ridisegnato all'insegna del dinamismo e dell'espressività, senza dimenticare di essere una station wagon con un comportamento dinamico piacevole ma anche sportivo.

Fra le marche automobilistiche mondiali, la svedese Volvo è sempre stata nota per la solidità delle sue vetture e soprattutto per aver inventato il segmento delle station wagon, a cui però veniva riconosciuta un'ottima sicurezza e solidità ma un design non molto piacevole. Questo fa ormai parte del passato, da anni infatti la Volvo ha fatto del design, dopo la sicurezza, il suo punto di forza e la V60 R-Design ne è l'esempio più concreto.

Caratterizzata da un muso dalla forma allungata con la griglia senza cornice e finitura Tech Matte Black, la V60 R-Design è attraversata da strisce di colore nero lucido e diagonale in metallo satinato. Le luci DRL per marcia diurna poste sugli angoli esterni rafforzano il profilo basso e ben piantato sulla strada della vettura, mentre posteriormente l'esclusivo diffusore con alette di aerazione è affiancato dai tubi di scarico R-Design altamente tecnologici e dalla linea arrotondata. Inoltre sono da notare i gruppi ottici che seguono la linea del posteriore con una forma particolare e V che quasi sembra uscire dalla carrozzeria.

Internamente l'auto propone sedili sportivi ma anche comodi, nuove soglie delle portiere in acciaio inox, su cui risalta la "R" blu brillante del simbolo R-Design e il tradizionale tunnel centrale Volvo che divide i due sedili anteriori, dove si trovano tutti i comandi dell'auto: dalla climatizzazione all'impianto audio. Da notare che fra le varie personalizzazioni disponibili c'è anche quella di cambiare il colore e le informazioni riportate sul display multifunzione posto dietro il volante: si passa dal verde "eco" al blu "elegance" al rosso "performance". La V60 R-Design è disponibile in abbinamento a diverse motorizzazioni: la D2 da 1,5 litri, la D4 da 2.0 litri e da 2.4 litri e D5 da 2.4 litri.

Ci piace perchè... ha una bella linea esclusiva ed affilata.

Non ci piace perchè... la dotazione di serie degli accessori andrebbe arricchita.

Alcuni particolari esterni della Volvo V60 R-Design.

L'unità D5 cinque cilindri turbo-diesel eroga una potenza di 215 CV e 420 Nm di coppia motrice (420 con cambio manuale, 440 con cambio automatico), mentre i consumi si attestano, con il cambio manuale, sui 4,6 l/100 km (emissioni di CO_2 pari a 120 g/km).

Il nuovo motore D4 turbo diesel della gamma DriveE eroga una potenza di 181 CV e 400 Nm di coppia. Il motore è dotato della recentissima tecnologia i-Art introdotta in anteprima mondiale che consente una riduzione del consumo di carburante; sfruttando il ritorno di pressione di ciascun iniettore del carburante invece che utilizzare il tradizionale sensore di pressione nel singolo nel common rail, la tecnologia i-Art permette un monitoraggio continuo e la regolazione della pressione di iniezione per ciascun ciclo di combustione in ognuno dei quattro cilindri.

Il consumo di carburante della V60 con cambio manuale è stato ridotto a 3,8 l/100 km, un valore d'eccellenza nella classe di appartenenza che corrisponde a 99 g/km di emissioni di CO_2. I consumi con la nuova trasmissione automatica a 8 velocità sono pari a 4,2 l/100 km (109 g/km).

E' inoltre disponibile un cinque cilindri D3 da 136 CV, mentre la versione D2 della V60 monta un propulsore diesel da 1.6 litri. L'unità eroga 115 CV e 270 Nm di coppia motrice. Il motore D2 abbinato a un cambio manuale ha un consumo di carburante di 4,1 l/100 km (Ciclo Combinato UE), con emissioni di CO_2 pari a 108 g/km. Le versioni R-Design della V60 si pongono al top della gamma e quindi hanno dei prezzi che partano dai 37.750 della D2 1.5 da 115 cv, ai 49.300 euro della D5 AWD da 215 CV. **M**

Da notare che fra le varie personalizzazioni disponibili c'è anche quella di cambiare il colore e le informazioni riportate sul display.

Dritta al cuore degli alfisti... e non solo!

di Ettore Rungo

Costruita in 999 esemplari, questa "Launch edition" della Giulietta Quadrifoglio Verde, riassume perfettamente il DNA sportivo della casa torinese. Eredita cambio e motore della supercar compatta 4C e garantisce prestazioni entusiasmanti.

Il "Quadrifoglio Verde" in casa Alfa Romeo comparve per la prima volta sulla Alfa "RL Targa Florio" di Ugo Sivocci, durante la più celebre gara siciliana, per motivi scaramantici. Quella volta Sivocci, arrivò sul gradino più alto del podio. Da allora il simbolo della fortuna per eccellenza, si riferisce alle vetture più prestazionali della Casa del Biscione.

A proposito di prestazioni, noi abbiamo provato la Giulietta QV in una versione **"Launch Edition"**, leggermente differente dal modello tradizionale.

Esteticamente, questa berlina del Biscione fa fatica a non farsi notare, grazie anche a un "vestito" Rosso Competizione tristrato che fa presagire numeri importanti. La Launch Edition, infatti, è ancora più aggressiva, merito di un kit estetico dedicato che comprende paraurti specifici con inserti neri e con un estrattore al posteriore, cerchi in lega da 18" bruniti a cinque fori e fibra di carbonio sullo spoiler e sulle calotte dei retrovisori. Dichiaratamente sportiva, dunque, ma senza eccessi.

Aprendo lo sportello, siamo stati letteralmente catturati dai sedili. Rivestiti in pelle ed alcantara sono molto belli alla vista grazie anche al logo del Biscione impresso sullo schienale; sono specifici e presentano poggiatesta integrati e una sagomatura praticamente perfetta: comoda per la città e per una guida rilassata, efficaci e ben contenitivi quando si va giù con il pedale dell'acceleratore. C'è anche un nuovo volante rivestito in pelle con cuciture rosse, tagliato nella parte inferiore per facilitare l'ingresso del pilota. E' più piccolo della precedente versione ma a nostro avviso rimane ancora troppo grande, e non è quello che ci si aspetta salendo su una sportiva così.

Identico alle altre Giulietta è il sistema multimediale Uconnect, ad eccezione dello schermo con tecnologia touch che su questa versione passa da 5" a 6,5": integra navigatore, radio cd, vivavoce Bluetooth, porte Usb e Aux e comandi vocali. Il sistema non è una "scheggia" ma diciamo che in generale va bene ed è abbastanza intuitivo nell'utilizzo. Gli interni nel complesso sono ben curati ma se ci si aspettano fronzoli e design sofisticati, si rimane delusi. Sulla Giulietta si bada al sodo.

Naturalmente, le gioie più grandi arrivano quando si preme l'acceleratore e la "cavalleria" comincia a scatenarsi. La Quadrifoglio Verde, è equipaggiata con lo stesso motore e lo stesso cambio dell'Alfa Romeo 4C, ovvero **il 1.750 litri Turbo iniezione diretta da 240 CV a 5.750 giri/min e 340 Nm di coppia**. Il motore è abbinato al **cambio automatico doppia frizione Alfa TCT a 6 marce con paddles al volante** e con il sistema **Launch Control** per la gestione delle partenze da fermo. Funziona così: schiacciando contemporaneamente il freno e l'acceleratore fino a fondo corsa e premendo il paddle sinistro del volante, la centralina attiva il controllo. Via il piede dal freno, il sistema interviene su cambio, controllo di trazione e potenza in modo da massimizzare la potenza, e regalando un'accelerazione **da 0 a 100 km/h in soli 6,0 secondi** (8 decimi in meno rispetto alla versione precedente con il cambio manuale). Non solo. per la gioia di alfisti e non, il 1.750 presenta un impianto di aspirazione particolare, il **QV Intake Engine Sound**, che regala alla Giulietta un suono davvero entusiasmante con le tonalità tipiche della Alfa Romeo del passato.

Ci piace perchè... ha grinta da vendere e su strada ha un comportamento impeccabile.

Non ci piace perchè... Il volante ha un diametro esagerato e i paddles sono piccoli e scomodi da raggiungere.

Tutto questo su strada, si traduce in un vero piacere di guida che ci ha davvero ben impressionato.

La vettura è praticamente impeccabile perché sospensioni e telaio sono il giusto compromesso tra una guida sportiva e un confort di marcia quando le strade non sono proprio "lastre di marmo". Ovviamente le asperità dell'asfalto si sentono ben di più di una qualsiasi berlina da viaggio, intendiamoci, ma del resto chi punta una vettura così non può aspettarsi di guidare in un ambiente ovattato.

La posizione alla guida è molto facile da trovare perché sono ampie le regolazioni di sedile e volante. Già dopo i primi metri si capisce subito con che tipo di vettura si ha a che fare. Con il selettore DNA, per il settaggio dei parametri della vettura, rigorosamente in D (dynamic), affrontiamo le prime curve e ci rendiamo subito conto che per staccare la Giulietta da terra, ce ne vuole... e parecchio. La vettura è praticamente incollata al suolo e anche quando la forza centrifuga diventa troppa per lei, le reazioni non sono mai brusche ma al contrario, facilmente controllabili. Lo sterzo è veloce e preciso e mette la macchina esattamente dove decide il pilota. Il cambio Alfa TCT restituisce innesti velocissimi e poco avvertibili, le marce entrano in maniera puntuale, senza eccessivi ritardi e anche in "sequenziale" il divertimento è assicurato.

In questa modalità però appare un piccolo neo: i paddles al volante sono, a nostro avviso, sottodimensionati e quindi difficilmente raggiungibili, guidando a certi ritmi. Grazie all'impianto frenante Brembo, la frenata è possente e sicura e permette di effettuare staccate al limite in ingresso in curva. In uscita, la ripartenza è fulminea e ti attacca letteralmente al sedile grazie a una trazione incredibile dovuta alla presenza del sistema Q2, che simula la presenza di un differenziale autobloccante.

Insomma, al termine della nostra prova, possiamo dire che in casa Alfa, pensando alla nuova Giulietta QV, hanno colpito nel segno, creando una vettura che va dritta al cuore di nostalgici del Quadrifoglio ma che sa essere anche docile nell'utilizzo di tutti i giorni. Il prezzo? 38.750 euro! M

Marco Tronchetti Provera

di Franco Carmignani

Marco Tronchetti Provera.

È il manager del momento. L'attenzione di tutti media, economici e non, si è recentemente spostata dai vari Marchionne, Montezemolo e Della Valle, su Marco Tronchetti Provera, e non certo per la sua passione per il calcio, leggi Inter, o per la presenza nei paddock della F1 e nel jet-set. L'affaire Pirelli-ChemChina è infatti di portata economica, sociale ed epocale, pari a FCA o Alitalia-Ethiad.
D'altra parte, Tronchetti Provera, ancorchè a volte discusso, è da trent'anni un protagonista di spicco delle vicende dell'industria italiana, e certamente non è la prima volta che attira in maniera così massiccia l'attenzione dei media, della politica e dell'opinione pubblica.
La sua carriera imprenditoriale si è sviluppata a partire dall'inizio degli anni settanta. Il primo grande incontro con i mass media risale al 1978 quando sposa in seconde nozze Cecilia Pirelli, figlia di Leopoldo Pirelli leader dell'omonima industria italiana di pneumatici e derivati. Matrimonio che dura dodici anni. Poi i due, che hanno tre figli, si separano, e Cecilia Pirelli si sposerà con l'ex Presidente del Senato Carlo Scognamiglio.
Nel corso degli anni attraverso varie esperienze Tronchetti Provera diventa il "delfino" di Leopoldo Pirelli, e nel 1992 dopo le dimissioni del suocero, a seguito del fallimento della trattativa con la tedesca Continental, è proprio Tronchetti a prendere il timone del gruppo. Sotto la sua direzione Pirelli si modernizza, e diventa ancor più competitiva nel settore pneumatici, cavi e fotonica. Poi nasce il polo immobiliare, partendo proprio dalla Bicocca.
Gli anni 2000 si aprono con il matrimonio con l'affascinante top model tunisina naturalizzata italiana Afef Jnifen, regina del glamour, oltre che donna attiva e intelligente, conosciuta a Londra in occasione della presentazione del famoso calendario. Ma sono anni segnati soprattutto dal complesso progetto Telecom, di cui diviene Presidente, restando in carica fino al 2006. Seguiranno dismissioni dalle varie compartecipazioni, e iniezione di denari freschi nella Pirelli, che si espande fino a contare 20 stabilimenti in 11 Paesi, e circa trentamila dipendenti.
Tuttavia, in tempo di globalizzazione non è sufficiente. Servono nuovi massicci investimenti, e oggi i capitali sono soprattutto in Medio Oriente e in Cina. Così alla soglia dei settant'anni, a otto dalla scomparsa di Leopoldo Pirelli, Tronchetti Provera si lancia in questa nuova grande sfida con ChemChina. Sarà una delle sue tante intuizioni, o un ulteriore segnale di resa e debolezza dell'industria nostrana? E soprattutto riuscirà a tener fede a quanto afferma con forza: "Pirelli resterà italiana"… M

Trochetti Provera, qui con Bernie Ecclestone (di spalle) e Paul Hemery, responsabile tecnico dell'impegno Pirelli F1, importante non solo sul piano dell'immagine ma anche del primato tecnologico.

Ottimismo per il futuro, la filosofia di Marco Tronchetti Provera.

L'accordo con Chem China

Pirelli e Ferrari due poli del primato tecnologico italiano.

di Franco Carmignani

Una tira l'altra. Pirelli Cina, Pininfarina India. L'esodo dei "gioielli" italiani, compresi anche quelli agroalimentari, continua. Abbiamo letto e sentito di quote di capitale, OPA, newco. Ma questa è solo parte tecnica che interessa i mercati finanziari, anche perché per capire gli assetti definitivi, compreso il mantenimento di occupazione e location in Italia, ci vorranno anni.
L'operazione Pirelli, che riguarda il settore pneumatici e non gli altri segmenti dell'azienda, è l'ennesimo "trasferimento", ed è indicativo della situazione dei mercati e della globalizzazione.
Indubbiamente, l'industria italiana nel settore manifatturiero, mantiene nel mondo un alto grado di credibilità in funzione del suo livello tecnologico, ma è troppo debole sul piano economico. La natura iniziale, di tipo familiare, che ha rimandato oltre il tempo limite l'azionariato popolare, la pesantezza del "sistema Italia" e il costo del lavoro (e fermiamoci qui…) hanno fatto perdere competitività rispetto ai paesi emergenti. La mancanza di investimenti e di capitali ha fatto il resto.
La Cina, che oggi può vantare l'economia più forte, così come altri paesi, si lancia in queste operazioni con lo scopo di colmare i propri gap tecnologici ed essere assolutamente competitiva nei singoli settori. Nel caso dei pneumatici la newco costituita dal colosso chimico Chem China e Pirelli potranno sfidare direttamente i giapponesi di Bridgestone, gli americani di Goodyear i francesi di Michelin, e i tedeschi di Continental non solo nel mercato interno, atteso da un ulteriore boom dell'auto e dei truck, ma anche a… livello globale.
Che dire? spiace che Pirelli, la quale può vantare un secolo e mezzo di storia – è stata fondata nel 1872 – e che prima di questa operazione era il quinto produttore al mondo nel settore pneumatici, e le industrie italiane non abbiano la possibilità di farlo da sole, o con soci di minoranza. M

Roma: una consulta cittadina

a cura di Pietro Stampa*

È operativo da poche settimane nella capitale un nuovo organismo progettato per coadiuvare l'Amministrazione nella complessa gestione dei temi della sicurezza sulle strade urbane: ne fanno parte associazioni di utenti e cittadini, insieme a rappresentanti delle strutture pubbliche a vario titolo coinvolte nella materia, e tra queste anche l'Ordine degli Psicologi del Lazio, rappresentato dal suo Gruppo di Lavoro "Psicologia delle Emergenze" (gdlemergenze@ordinepsicologilazio.it). L'obiettivo è quello di promuovere una maggiore diffusione della cultura sulla sicurezza stradale, ed efficaci attività di prevenzione, anche attraverso l'utilizzo delle best practices maturate all'interno di importanti progetti nazionali ed europei, che sempre più tengono in debita considerazione gli aspetti psicologici alla base di una guida sicura.
Gli incidenti stradali, come è noto, rappresentano una grave e permanente emergenza sociale, non solo per il nostro Paese. Nel 2013 in Europa gli incidenti stradali hanno causato più di 26.000 vittime, di cui 3.385 in Italia (ISTAT 2014). Tra le cause più diffuse — se ne è parlato spesso in questa rubrica —troviamo spesso la disattenzione e, come nei casi di velocità eccessiva o manovre azzardate, anche il mancato rispetto delle regole. Dalle stesse indagini ISTAT emerge come circa il 95% delle cause accertate fanno riferimento al cosiddetto "fattore umano". Inadeguati processi mentali come una ridotta percezione del rischio (tipicamente più comune fra i giovani), valutazioni errate per imperizia nei processi decisionali, o negligenze dovute a impegni dual- o multi-tasking mentre si è alla guida, sono le condizioni che più frequentemente possono determinare il verificarsi di un incidente stradale. Così come particolari condizioni psicofisiche del conducente: attivazioni emotive, come la collera o gli stati ansiosi, l'affaticamento psicofisico o le alterazioni dovute all'utilizzo di sostanze psicoattive, quali droghe, alcol o farmaci.
Oltre a questi elementi contingenti, gli incidenti stradali possono essere anche determinati aspetti psicologici distali. Personalità improntate alla ricerca di sensazioni ed emozioni forti, atteggiamenti superficiali o trasgressivi nei confronti delle norme, fatalismo nel valutare le cause degli incidenti («tanto, se deve accadere, accade comunque...»), sono tutti elementi che possono favorire nel tempo l'assunzione di comportamenti inadeguati.
Avere chiara consapevolezza dei molteplici fattori emotivi e cognitivi che costituiscono le principali cause degli incidenti stradali, ci permette di cogliere l'importanza di lavorare con la necessaria competenza psicologica sui progetti di educazione e sensibilizzazione in tema di sicurezza stradale. La mission della Consulta, come si legge nel documento costitutivo, è di «aprire un canale non solo di comunicazione ma anche e soprattutto di collaborazione diretta con l'Amministrazione di Roma, rappresentata sia per la parte politica e istituzionale sia rispetto agli altri organismi "operativi" e tecnici, come la Polizia Locale e le Forze dell'Ordine, le Università, i Servizi Sanitari e di emergenza».
Il primo obiettivo della Consulta è l'aggiornamento del Piano Comunale della Sicurezza Stradale 2012-2020. In particolare la Consulta dovrà aggiornare il Programma di Attuazione Annuale del Piano comunale della sicurezza stradale 2012-2020 e l'elenco delle azioni prioritarie da realizzare a breve-medio termine: anche se la situazione della sicurezza stradale a Roma è migliorata, negli ultimi anni, grazie all'implementazione del Piano, con una incidentalità in calo del 20-21 per cento tra il 2011 e il 2013 (da 24.000 eventi a 19.000), restano alcune criticità di difficile risoluzione, che solo un rinnovato impegno — implicante, appunto, per la prima volta anche gli psicologi — permetterà di superare. M

*Vice-Presidente dell'Ordine degli Psicologi del Lazio.

Peugeot competition rally per tutti

di Franco Carmignani

Paolo Andreucci è oggi il recordman in fatto di titoli nel Campionato Italiano Rally. Il pilota di Castelnuovo Garfagnana si è fregiato per ben otto volte dello scudetto tricolore. E per cinque volte negli ultimi sei anni, "dal 2009 al 2014, Ucci" il titolo italiano lo ha vinto al volante di vetture di Peugeot Italia, in particolare 207 S2000 e 208 T16 R5. L'unica volta che non ha centrato l'"assoluto", nel 2013, Andreucci ha vinto la classe R2 con la Peugeot 208 che stava sviluppando per i piloti privati.
L'obiettivo del Leone è infatti quello soddisfare nel migliore dei modi la passione dei tanti piloti che corrono con le sue vetture, che, nella scorsa stagione, hanno superato il 30% degli iscritti totali ai rally italiani, con un incremento della presenza del Marchio del 16%: da 2533 a 2939 partenze nell'arco delle 143 gare a calendario.
A questi clienti sportivi Peugeot Italia dedica da oltre tre decenni dei campionati promozionali mirati.
Dunque, anche per il 2015 Peugeot Italia rinnova questo impegno organizzando una nuova edizione di **Peugeot Competition** che, con i suoi 36 anni di attività, è in assoluto il più longevo trofeo promozionale nel settore rally.

La nuova Peugeot 208 R2 è la proposta più recente per i piloti del Peugeot Competition Top. Nella foto il vincitore del 2014 Simone Giordano che ha avuto in premio la possibilità di correre il Monza Rally Show con una macchina ufficiale.

Peugeot Competition è ben più di un trofeo promozionale. È da tempo il vivaio riconosciuto del rallismo italiano, quello che mette a disposizione degli iscritti una vera e propria "filiera": vetture prestazionali, ma dai costi di gestione contenuti; promozione sui principali mezzi di comunicazione; premi per i migliori, utili per il proseguo della loro crescita agonistica.
Peugeot Competition ha pure il vantaggio di coinvolgere tutti i modelli del Marchio omologati per le competizioni, da quelli più anziani ma ancora competitivi come la sempreverde 106, sino a quelli più recenti, a cui da quest'anno si potrebbe aggiungere l'inedita 208 GTi per la nuova categoria R1N.
Il Campionato del Leone è diviso in due sezioni **Peugeot Competition Rally** e **Peugeot Competition Top.**

Aperto a tutti i modelli, **Peugeot Competition Rally** consentirà di acquisire punti in tutti i rally a calendario nel periodo dal 1° marzo al 4 ottobre, suddivido in due Gironi temporali.
I due Gironi avranno classifiche e premi specifici (anche di raggruppamento), fra cui un test con le vetture ufficiali per il vincitore assoluto del Girone A ed una 208 GTi in uso per tutto il 2016 per il vincitore assoluto del Girone B.
Riservato alle Peugeot 208 R2B, **Peugeot Competition Top** stabilirà, nel confronto diretto nelle due gare di finale, il vincitore assoluto a cui spetterà il premio più importante del trofeo: disputare il prestigioso Monza Rally Show di fine stagione da pilota ufficiale al volante della 208 T16 di Peugeot Italia. M

La sempreverde e competitiva Peugeot 106 è tra le protagoniste del Peugeot Competition Rally.

BABY IN CAR: ISTRUZIONI PER L'USO

Una guida pratica sul trasporto in auto dei bambini, con riferimenti normativi, istruzioni e consigli sul corretto trasporto a bordo dei bambini da 0 a 12 anni. Buon viaggio!

Premesso che l'uso delle cinture di sicurezza è obbligatorio per tutti, conducente e passeggero, su tutti i sedili sia davanti che dietro, nel caso di trasporto di bambini è obbligatorio per legge l'uso dei sistemi di ritenuta idonei dalla nascita fino a che non siano alti 1 metro e 50.

La prima cosa per capire che tipo di sistema adottare è misurare il peso del bambino. Sono infatti le sue caratteristiche fisiche (più che l'età) a determinare il sistema più sicuro di trasporto. Mentre sarà poi l'altezza a determinare la fine dell'utilizzo del seggiolino/rialzo pur continuando l'obbligo della cintura di cui sopra. Questo vale anche nei brevi tragitti!

Riportiamo dal sito www.poliziadistato.it che *"Il trasporto dei bambini sui veicoli è regolato dall'articolo 172 del codice della strada, (modificato dal decreto legislativo n.150 del 13 aprile 2006), dalla normativa europea e con una circolare attuativa (pdf 527 kb) del ministero dell'interno. I dispositivi di ritenuta sono obbligatori dalla nascita fino al raggiungimento di 36 chili di peso: fino a 18 kg si possono usare solo i seggiolini, oltre questo peso si possono utilizzare anche gli adattatori."*

Alcuni consigli fondamentali:

- Abituate sin da piccolissimi e sempre (anche nei brevi tragitti) i bambini all'uso dei dispositivi di sicurezza in modo che diventino per loro in prima persona una abitudine della quale, crescendo, non possano fare a meno;
- La scelta del seggiolino deve essere fatta in base al peso del bimbo;
- Il posto più sicuro per il bambino è in ogni caso il sedile centrale posteriore poiché è il posto più protetto in caso di urto sia frontale che laterale. Se l'auto è provvista di airbag laterali è importante disattivarli quando si posiziona il seggiolino nel sedile posteriore;
- Sul contrassegno di omologazione del seggiolino auto sono indicate diverse sigle, ognuna fa riferimento a una precisa informazione. ECE R44: è la normativa di omologazione. Universal: indica che il seggiolino è compatibile con qualsiasi automobile. 0-18 kg: indica la categoria di peso del bambino, per il quale il seggiolino è stato progettato. E1: indica il marchio internazionale di omologazione e il paese che ha rilasciato l'omologazione (1 Germania, 2 Francia, 3 Italia, 4 Paesi Bassi, 5 Svezia, 11 Gran Bretagna, etc.). 02. 30 10 27: serie di numeri. La prima coppia di numeri indica la versione della normativa: 02 indica che il seggiolino è omologato secondo la normativa precedente. 03 indica che il seggiolino è omologato in base alla normativa più recente e quindi risponde a standard di sicurezza superiori. La seconda serie di numeri (30 10 27) rappresenta il numero progressivo di produzione;
- Non badate a spese nella scelta del seggiolino;
- Sconsigliamo di usare seggiolini usati o in prestito perché non se ne conosce lo stato di usura;
- Controllare sempre la data di scadenza o la data di produzione del seggiolino sull'etichetta: se ha più di 10 anni non va bene!

Dal sito http://mammaoggi.it/ riportiamo un'indagine dello scorso anno di Altroconsumo da cui si evince che troppo spesso i bimbi piccoli vengono portati in braccio da un adulto e che già a 3 anni si usano i rialzi mentre già a 6 non si usa niente, alle volte col paradosso che il genitore seduto davanti usa la cintura mentre il figlio è libero di "scorrazzare" per la macchina nel sedile posteriore senza neanche la cintura. Eppure sarebbe bene ricordare che gli incidenti stradali sono la prima causa di morte per bimbi fra 0 e 14 anni, e ancora più grave, per un bimbo che muore ce ne sono altri 4 che resteranno invalidi e 27 che necessitano di un ricovero in ospedale.

Ultimo, ma non ultimo, è bene sapere che Il mancato utilizzo dei seggiolini auto per bambini di età inferiore a 12 anni o a 150 cm di altezza, costa al conducente del veicolo una multa da 70 a 285 euro e la perdita di ben 5 punti della patente. Importante: se sulla vettura è presente, pur senza guidare, anche uno dei genitori del bambino, la multa viene comminata a costui anziché al conducente del veicolo. **(Miki Motor)** M

Per info e commenti http://www.for-get-me-not.eu/
e su Facebook https://www.facebook.com/pages/For-Get-Me-Not-BABY-IN-CAR

PESO	ETA'	DISPOSITIVO	DESCRIZIONE	IMMAGINE
Da 0 a 10 kg	Da 0 a 9 mesi	Gruppo O	Detta anche "navicella", sono dei lettini che permettono al neonato di viaggiare sdraiato a base rigida generalmente venduti con il telaio anche nel cosiddetto dispositivo trio (lettino/ovetto/passeggino) e dotati di cinture apposite usate nel trasporto in auto o anche vendute separatamente se però il dispositivo è predisposto	
Da 0 a 13 kg	Da 0 a 15 mesi	Gruppo 0+	Detto anche "ovetto", si tratta di una prima seduta molto confortevole dotata di cinture di sicurezza proprie e fissata con le cinture della macchina dove il bambino è in posizione semi-sdraiata ma con una maggiore protezione alla testa e alle gambe. Fino a 9 kg il bambino deve essere trasportato in senso contrario alla marcia e mai posizionato sul sedile anteriore se la macchina è provvista di airbag a meno che non possa essere disattivato.	
Da 9 a 18 kg	Da 9 mesi fino a 4-5 anni	Gruppo 1	Sono seggiolini auto che hanno ancora la loro cintura di sicurezza e devono essere fissati mediante la cintura di sicurezza (che va fatta passare all'interno della struttura in modo da impedire qualsiasi spostamento) o dispositivo Isofix* (se la vettura è predisposta)	
Da 15 a 25 kg	Da 4 a 6 anni circa	Gruppo 2	Sono seggiolini auto dotati di braccioli e spesso di un piccolo schienale che servono a sollevare il bambino in maniera da poter usare le cinture dell'auto che devono passare sopra il bacino e la spalla del bambino	
Da 22 a 36 kg	Da 6 fino a 12 anni circa	Gruppo 3	Seggiolino di rialzo senza braccioli che serve per aumentare l'altezza del bambino affinché si possano usare le cinture di sicurezza	

**Il sistema Isofix è uno standard internazionale di ancoraggio dei seggiolini sui sedili dell'auto. Negli Stati Uniti è conosciuto con l'acronimo Latch. Il sistema è obbligatorio dal 2006, con i costruttori di automobili e i produttori di seggiolini che devono predisporre i punti di attacco specifici. Sul manuale d'uso dell'auto sono indicate le boccole d'acciaio dove vanno installati i seggiolini e quali sono le classi di seggiolini auto compatibili.*
Nota: esistono in commercio anche seggiolini del gruppo 2/3 (da 15 a 36 kg) e del gruppo 1/2/3 (da 9 a 36 kg)

Occhio agli pneumatici con "Vacanze Sicure"

Torna sulle strade italiane la campagna "Vacanze Sicure" della Polizia Stradale in collaborazione con Assogomma e Federpneus.

Fabio Bertolotti, Direttore Assogomma.

Da Nord a Sud passando per le grandi direttrici del traffico nazionale "Vacanze Sicure" prevede circa 10.000 controlli sulle vetture che popolano le nostre strade.

di Ettore Rungo

Roma - È stata presentata a Roma dal **Direttore del Servizio Polizia Stradale Giuseppe Bisogno** e dal **Direttore di Assogomma Fabio Bertolotti** la campagna di sicurezza stradale **"Vacanze Sicure"**. L'iniziativa, frutto della collaborazione tra il Ministero dell'Interno, Servizio Polizia Stradale e le Associazioni dei Produttori e dei Rivenditori di pneumatici, ha come intento quello di sensibilizzare gli automobilisti sul tema degli pneumatici, elemento determinante per la sicurezza su strade e autostrade.

Sei le regioni coinvolte in questa dodicesima edizione: **Friuli Venezia Giulia, Marche, Lazio, Campania, Basilicata e Liguria**. Da Nord a Sud passando per le grandi direttrici del traffico nazionale "Vacanze Sicure" prevede circa 10.000 controlli sulle vetture che popolano le nostre strade. Dal 15 maggio al 15 giugno verranno controllati principalmente il consumo degli pneumatici, la rispondenza alle caratteristiche riportate sulla carta di circolazione del veicolo e l'omologazione delle gomme, tutti aspetti fondamentali per garantire la massima sicurezza del proprio veicolo.

"Il corretto equipaggiamento del veicolo costituisce il primo passo per un viaggio sicuro" – sostiene **Giuseppe Bisogno Direttore del Servizio Polizia Stradale**. *"I controlli della Polizia Stradale, nell'ambito dell'operazione Vacanze Sicure, si collocano nel quadro delle attività di prevenzione a garanzia della sicurezza stradale. L'obiettivo è quello di accrescere la consapevolezza degli utenti della strada relativamente al corretto uso e manutenzione degli pneumatici per prevenire gravi rischi per la sicurezza: trascurare o non controllare lo stato di efficienza degli pneumatici costituisce un gesto di irresponsabilità che si ripercuote negativamente su tutto il sistema della circolazione"*.

Fabio Bertolotti, Direttore di Assogomma si è soffermato sull'utilità di montare pneumatici che siano in linea con il periodo stagionale. *"Il consiglio è sempre quello di equipaggiare il proprio veicolo con pneumatici di serie idonei al periodo stagionale, cioè pneumatici invernali in inverno e pneumatici estivi in estate, opportunamente manutenuti e controllati da gommisti. Così facendo si circola sicuri e si ottimizzano i consumi di carburante e dei pneumatici stessi"*.

Da oltre 10 anni i controlli della Polizia Stradale evidenziano che in Italia sono oltre il 10% le auto che circolano con pneumatici fuori legge perché lisci, danneggiati visibilmente, non conformi alla carta di circolazione, non omologati, ecc. "Vacanze Sicure" nasce proprio per questo, per arginare quanto più possibile questo fenomeno e al tempo stesso sensibilizzare gli automobilisti su un aspetto della propria vettura troppo spesso trascurato. **M**

Car Sharing: 10 regole per la condivisione dell'auto

di Ettore Rungo

Da ormai qualche anno, il "Car Sharing" è diventato una realtà talmente consolidata, che l'Istat ha modificato il suo storico paniere dei consumi inserendo anche la condivisione dell'auto fra le spese necessarie per calcolare l'inflazione. Non tutti però sanno effettivamente come funziona e in pochi sanno come comportarsi in caso di imprevisti occorsi al volante di un'auto condivisa. Per questo **Facile.it**, primo comparatore italiano di assicurazioni auto, ha stilato un vademecum in 10 punti per orientarsi al meglio .

1 - **Incidente**. Se vi capita di causare un incidente, la prima cosa da fare è quella di chiamare il call center della società di sharing e denunciare l'accaduto. Dovrete compilare la constatazione amichevole e l'iter del sinistro procederà naturalmente: non vedrete peggiorare la vostra classe di merito. Se invece, si viene tamponati, bisogna comunque avvertire subito il call center e compilare una constatazione amichevole. La compagnia di chi ha causato il sinistro si farà carico dei danni e voi, se necessario, verrete risarciti.

2 – **Furto dell'auto**. Se vi siete comportati in modo responsabile, tranquilli. Le auto in car sharing sono coperte per il furto, ma per non incorrere in alcun problema, contattate il call center. Dovrete anche **riconsegnare le chiavi** per dimostrare che non

avete lasciato il veicolo con la chiave inserita nel quadro. In caso contrario, sarete tenuti con molta probabilità a **risarcire il valore del veicolo**.

3 – **Atti vandalici**. Le automobili date in car sharing sono coperte da polizze kasko e contro gli atti vandalici, pertanto non vi verrà chiesto di ripagare il danno. Avvertite comunque il call center che vi indicherà qual è il veicolo sostitutivo più vicino.

4 – **Multe**. Guidare un'auto condivisa non equivale ad essere autorizzati ad ignorare le regole: dovrete comunque rispettare i limiti di velocità, e parcheggiare dove è consentito. Se non lo farete spetterà a voi pagare la multa, ma con la penale per le spese di notifica che, a seconda della società di cui avete preso l'automobile, variano fra i 20 ed i 50 euro. Nei casi previsti perderete anche i punti patente.

5 – **Trovare un oggetto dimenticato**. Che sia una scarpa, un cappotto, una valigia o oggetti preziosi dovete rivolgervi direttamente alle forze dell'ordine denunciando il ritrovamento. Saranno poi queste a risalire al proprietario.

6 – **Evitare sanzioni da parte della compagnia di sharing**. E' vietato fumare all'interno del veicolo (la sanzione media è di 50 euro), far guidare qualcuno diverso da chi ha prenotato la macchina (100 euro), parcheggiare fuori dagli spazi consentiti (50 euro). Persino lasciare i finestrini abbassati di qualche centimetro, o dimenticare le luci accese può costare fino a 50 euro.

7 – **Animali a bordo**. La maggior parte dei regolamenti delle società di gestione di queste auto vieta (e sanziona!) il trasporto di animali.

8 - **... senza benzina**. Rassegnatevi, il rifornimento è a carico vostro.

9 - **Avete perso le chiavi**. Se avete smarrito le chiavi dell'auto sarete voi a dover risarcire il danno. Le tariffe che si applicano come penale per avvenimenti di questo tipo variano da società a società, ma si aggirano tutte attorno ai 250 euro.

10 – **Auto in panne**. Chiamate il servizio clienti, comunicate con chiarezza la vostra posizione e un operatore arriverà in vostro aiuto. In questo caso senza costi. **M**

Voglia di tuning

a cura di Alessia Lamattina

Salve amici di Motor, siete pronti per conoscere un altro appassionato di tuning? Questo mese parleremo di Daniele Agostini, un ragazzo di 24 anni che vive a Roma ed è il felice proprietario di un' Y10 Autobianchi allestita con componenti aftermarket ma che necessitano di lavorazioni artigianali per poterli adattare a quest'auto. Ricordo a chi mi vuole contattare l'indirizzo mail redazione@rivistamotor.com.

L'auto del mese

La passione per i motori nasce da quando il papà iniziò a portarlo con sé a fiere e raduni con la storica fiat 500 del '68 elaborata, ricordandogli sempre di inseguire i propri sogni e se non sarà facile, di non mollare mai, perché niente è impossibile. Da quel momento ha sempre desiderato di avere un'auto completamente sua e di elaborare a piacere proprio.
La sua prima auto fu proprio lei, questa bellissima Y10 che vedete nelle foto… inizialmente era un po' titubante sulle ipotesi di elaborazione, anche perché su certe auto non è facile trovare componenti tuning.
Alla fine si convince e pensando sempre alle parole del papà comincia a credere che su un'auto così piccola si possano fare grandi cose.
Gli ho chiesto se come tutti anche lui ha assegnato un nome alla sua macchina, ma dice di no e che ci sta pensando da un po' e non trova nessun nome particolare da darle. Intanto si diverte a partecipare a qualche raduno sia intorno a Roma sia fuori porta.
Un'importante evento che ricorda e che ricorderà sempre è la finale italiana del campionato EMMA Italia che si è svolta l'ottobre scorso nel contesto di "Supercar" alla nuova Fiera di Roma; vederla li tra le auto finaliste italiane è stata una grande soddisfazione.
Per fortuna la sua famiglia condivide questa sua passione e lo segue quando può in tutte le manifestazioni importanti, soprattutto il papà.
Appartiene al club Black Face tuning club da un po' di tempo ormai e con loro si frequenta anche fuori dai raduni. Questa è un'importante prerogativa se si vuole far parte di un team e stare in sintonia con tutti i soci.

Ecco tutte le lavorazioni che Daniele ha effettuato sulla sua auto:

ESTERNO: Verniciatura completa da un verde bottiglia metallizzato a un acceso azzurro Metallizzato con 2 strisce bianche che attraversano l'auto dal cofano anteriore al posteriore sul lato destro, sul cofano sono state create delle prese d'aria incavate verso l'interno, il paraurti è stato sostituito con quello di un'y10 turbo, i fendinebbia sono stati verniciati in due tonalità di colore azzurro e bianco con un led lenticolare all'interno; su i 4 parafanghi sono state montate delle modanature per dare un effetto allargato.
Al posteriore invece è stato eliminato il tergicristallo e installato uno spoiler sopra il lunotto. Il paraurti invece, ricavato da un altro modello di y 10 e' stato modificato artigianalmente con prese d'aria e 2 alette modo estrattore, e il logo Autobianchi.
Anche le fiancate sono attraversate come per il cofano da strisce bianche e infine vetri oscurati per renderla ancora più tenebrosa.

INTERNO: Come da regolamento Emma, gli interni riprendono le stesse tonalità esterne riverniciando completamente il cruscotto, i pannelli degli sportelli sono costruiti artigianalmente così come è stata costruita una console centrale per adattare il pulsante dello start per la messa in moto con una leva che stacca la batteria togliendo l'alimentazione all'impianto elettrico e due pulsanti per la illuminazione interna. I sedili anteriori sono sportivi di pelle bianca mentre i posteriori sempre in pelle bianca con logo e scritta Autobianchi, tappetini in pelle bianca con logo e scritta, tutte le parti in plastica verniciate, infine è stato rifatto il pianale del bagagliaio con il logo illuminato e sempre verniciato, illuminazione rigorosamente a led sia nel cielo che sotto e sopra il cruscotto.

AUDIO & MULTIMEDIA: Sono stati installati due componenti da "16 della Sound Stream da 2500watt sulle portiere più due twiteer Magnat, un subwoofer Magnat, un amplificatore Sony xplod da 350watt alimentato da uno stereo Piooner

MECCANICA: Qui non si può fare più di tanto perché la legge ce lo vieta, ma dei piccoli accorgimenti sono sempre ben graditi per avere miglioramenti nelle prestazioni. E' stato lavorato l'albero a camme, e un doppio carburatore da 32, scarico CSC solo finale.

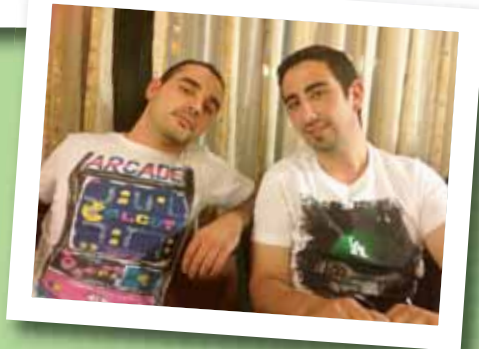
Come facciamo con tutti chiediamo quale sia il sogno nel cassetto... Daniele ne ha due da realizzare; Il primo è portare la sua piccola Y10 alla Finale Europea Emma che da più di 4 anni si tiene a Salisburgo in Austria, e il secondo sogno è di avere al più presto un'officina dove poter elaborare oltre i suoi sogni, anche quelli degli altri che come lui hanno questo desiderio.

Il club del mese

Questo mese abbiamo il piacere di far conoscere a tutti i nostri lettori, i ragazzi del Faiv Stars Resing Cleb... avete letto bene, non è un errore di scrittura, il nome di questo team è voluto proprio per essere buffo e ne sono consapevoli.

Abbiamo conosciuto i fondatori di questo club, Luca Calavitta e Danilo Mancini, coloro che hanno deciso di intraprendere quest'avventura, con l'aiuto di un consigliere oltre che grafico Marco Odorardi.
La sede si trova a Frascati Via Luigi Vanvitelli ed è anche il posto, dove organizzano cene, incontri, lavorano e modificano le macchine dei componenti del club.
Nato il 24 marzo del 2013 dopo il distaccamento da un altro club avevano voglia di creare qualcosa per conto loro, così tra una chiacchiera e l'altra una sera mentre si trovavano in un punto d'incontro a Roma, hanno raggruppato gli amici più stretti che condividono la stessa passione per i motori e le auto. Un po'per gioco è nato il Faiv.
La pasticceria Cinque Stelle è rimasto il loro punto di ritrovo settimanale poi con il tempo sono aumentati i componenti e ristretto lo spazio a disposizione si sono spostati al parcheggio di Ikea Anagnina ogni venerdì e mercoledì. Mentre per pranzi e cene di gruppo il ritrovo si sposta ad una taverna di Formello (RM) in via di Montefiore, spesso il sabato e la domenica per uscite tra amici. Il bello di questo gruppo è proprio essere uniti e affiatati, tanto che non vogliono cambiare nulla di ciò che sono. Se il futuro presenterà occasioni per migliorare sicuramente non se la faranno sfuggire, per ora tutti si impegnano a far diventare questo club ancora più grande.

Ho rivolto a Luca e a Danilo alcune domande, come che cosa stanno progettando per questo 2015?
"Di progetti ce ne sono tanti, vedremo se nel corso di questo 2015 riusciremo a realizzarne qualcuno; per ora puntiamo a portarci a casa tanti trofei quanti quelli del 2014 e a farci conoscere ancora di più, ma la cosa più importante è quella di continuare ad essere sempre quello che siamo, un gruppo di amici con in comune la voglia di avere una macchina speciale, personalizzata e unica."

Organizzate eventi?
"Sinceramente non li abbiamo mai organizzati, ma ne abbiamo partecipati a molti, tra cui quelli del Team Bull Sound di Roma, portando a casa il trofeo di fine campionato come Club più numeroso del 2014.

La voglia e le idee di organizzare un evento ci sarebbero, vedremo... comunque i tipi di raduni che ci piacerebbe organizzare sono quelli pistaioli, dove possiamo sfogare la passione racing. Non escludiamo il tuning, l'audio o le gare di rombo, in quanto nel nostro club i membri spaziano toccando tutte le varie categorie."

Ringraziamo i Faiv Stars Resing Cleb per averci raccontato la loro storia, e per chi li vorrebbe contattare ed entrare a far parte del loro staff li trovate on line sulla pagina facebook https://www.facebook.com/profile.php?id=100008358699659&fref=ts oppure ai contatti telefonici Luca 3661050439 e Danilo 348 0570929. M

ideata e curata da Ettore Rungo

In questo numero, mettiamo a confronto due berline sportive. Seat Leon Cupra e Alfa Romeo Giulietta Quadrifoglio Verde, sono vetture molto diverse tra loro ma che sanno regalare emozioni forti grazie a propulsori davvero "corposi" e a cambi automatici (DSG per la Leon e TCT per la Giulietta) molto performanti. Andiamole a conoscere.

Seat **Leon Cupra** VS Alfa Romeo **Giulietta QV**

Nome?
Leon, ho un'anima dominante.
Giulietta. Un nome, una storia.

Cognome?
Seat.
Alfa Romeo... non potrebbe essere diversamente.

Nazionalità?
Spagnola, dal 1950. Più precisamente di Martorell, a nord di Barcellona.
Orgogliosamente italiana. La mia famiglia è di Torino, io vengo costruita nello stabilimento di Cassino (FR).

Segni particolari?
Ho un fisico pieno di muscoli e un look a dir poco aggressivo.
Mi porto dietro un pezzo di storia italiana. Io sono Giulietta!

Sotto il cofano?
Sotto il cofano anteriore trovi un 2.0 litri turbo da 280 cavalli e 350 Nm abbinato alla trazione anteriore che vanta un differenziale autobloccante a controllo elettronico. Con il DSG riesco a scattare da 0 a 100 Km/h in 5.7 secondi e raggiungere una velocità massima di 250 Km/h.
Sotto il cofano, pulsa un 1750 Turbo Benzina ad iniezione diretta e basamento in alluminio. Un propulsore già montato sulla "cugina da pista" Alfa Romeo 4C, che scarica a terra una potenza di 240 cavalli a 5750 giri/min e una coppia massima di 340 Nm disponibile tra i 2000 e 4000 giri/min. Scatto da 0-100 in 6 sec. e raggiungo i 244 Km/h.

Pregi?
Lo scatto da fermo è bruciante e con il differenziale elettronico, sai che uscite dalle curve!
In curva sono praticamente aggrappata al suolo e i miei sedili anteriori tengono il corpo in maniera perfetta se si va giù con il pedale. E poi quel "sound" che esce dagli scarichi...

Difetti?
La linea di cintura, alta e sportiva, penalizza un po' la visibilità. Del resto, se si ha un' anima aggressiva come la mia, a qualcosa si deve pur rinunciare.
Per me non è previsto il cambio manuale e il mio sterzo è decisamente troppo grande.

Colore preferito?
Prediligo il bianco o le tonalità più chiare del grigio... esaltano le mie forme.
Che domande?! Assolutamente il Rosso. In casa mia non si scherza con queste cose!

Una cosa che vorresti dire all'altra?
Sei figlia di un marchio con una grande tradizione sportiva, occhio però, che il mio Gruppo non scherza mica!
Se si parla di prestazioni, mi sento più che sicura. Lo so che dalle tue parti non si scherza, ma io non temo nessuno! M

AVG lancia la visiera intelligente

AGV, lancia **AGVisor**, un'eccezionale visiera che grazie ad un LCD a cristalli liquidi si trasforma da chiara a scura con un solo click.
Disponibile come accessorio per PistaGP, Corsa e GT Veloce, questa visiera cambia in meno di un secondo da chiara a scura proteggendo il pilota e il passeggero dai raggi del sole e svolgendo, al tempo stesso, una funzione antifog. Il sistema di questo accessorio funziona tramite una piccola batteria integrata sul lato sinistro della visiera.
AGV ha previsto una soluzione anche quando la batteria non dovesse essere carica: AG-Visor, con l'innovativo sistema di sicurezza **"FAIL Safe"**, si attiva lo stesso in modo meccanico e la visiera ritorna automaticamente in versione "clear" per non creare problemi a chi indossa il casco. Il tempo di durata di utilizzo della visiera nella modalità scura è pari a dodici ore. Punto di forza dell'accessorio AG-Visor è rappresentato dalla velocità di carica: **in due ore infatti è possibile ricaricare il sistema** al massimo livello. Durante una breve pausa, è possibile ottenere la massima carica della visiera ed essere coperti in caso di variazione di visibilità e di luce.

G-SHOCK, un'edizione limitata "adrenalinica"

G-SHOCK presenta la nuova collezione P/E 2015 **POLARIZED MARBLE limited edition,** composta da tre modelli. Un connubio di trame marmoree in grado di fondersi e confondersi sulla superficie di cassa e cinturino, dando vita uno stile glam-rock profondo e molto ricercato.
La serie POLARIZED MARBLE unisce lo stile adrenalinico tipico di G-SHOCK alle più avanzate tecnologie, a dimostrazione dell'abilità del brand di offrire orologi sempre nuovi, altamente performanti e in grado di catturare l'attenzione. Grazie alla stampa polarizzante, la nuova limited edition regala ogni istante visioni diverse a seconda della luce e delle angolazioni. La nuova gamma POLARIZED MARBLE si compone di tre modelli:
DW-5600PM-1ER – la classica cassa rettangolare di G-Shock con pannello elettroluminescente, cronometro 1/100 di secondo (24 ore), sveglia multifunzione, timer 1/1 min.(24 ore) e vetro minerale antigraffio.
GD-X6900PM-1ER - che si distingue per una luce LED con Super Auto Illuminator e post luminescenza, 3 allarmi multifunzione, vetro minerale antigraffio, funzione ora mondiale e durata della batteria di 10 anni.
GA-110PM-1AER - antimagnetico, con luce LED automatica, 5 allarmi giornalieri, vetro minerale antigraffio e un visualizzatore di velocità che calcola la velocità media del tragitto percorso.I prezzi vanno da 119€ a 169€.

DW-5600PM-1ER
GD-X6900PM-1ER
GA-110PM-1AER

Monitoraggio constante degli pneumatici con i sensori MAK

MAK annuncia l'ampliamento della propria offerta di prodotti ai sensori di pressione, i **TPMS.**
La sigla TPMS (Tire Pressure Monitoring System), si riferisce al sistema di monitoraggio della pressione degli pneumatici, diventato obbligatorio per le autovetture e i camper immatricolati all'interno dell'unione europea dopo il 1 novembre 2014 secondo il regolamento comunitario n° 661 del luglio 2009. Esistono due differenti tipi di sensori: un sistema indiretto e uno diretto. Il primo calcola la pressione tramite i dati di rotazione delle ruote forniti dai sensori; il secondo, invece, si affida a un sensore posto all'interno dello pneumatico che trasmette i dati alla centralina attraverso un sistema a radiofrequenza.
Ovviamente il sensore diretto sarà più preciso e reattivo nel segnalare eventuali perdite di pressione. I sensori, distribuiti da MAK, sono del tipo diretto e sono composti da due parti: la valvola ed il sensore. In questo modo la sostituzione dell'eventuale parte danneggiata sarà più facile e meno dispendiosa.
Tutte le ruote della gamma MAK sono compatibili con i sensori TPMS.

Michelin Pilot Sport Cup 2 su misura per Audi R8

Michelin ha sviluppato pneumatici specifici per la nuova **Audi R8**, con marcaggio ro1 impresso sui fianchi, sulla base della gamma di pneumatici ad altissime prestazioni **Michelin Pilot Sport Cup 2**.
le esigenze di Audi sono state una vera sfida tecnologica per Michelin. Gli ingegneri della casa automobilistica di Ingolstadt hanno richiesto un elevatissimo livello di aderenza sull'asciutto per segnare tempi eccezionali in pista, senza scendere ad alcun compromesso sulla sicurezza sul bagnato.
Michelin ha accettato la sfida, sviluppando gli pneumatici Michelin Pilot Sport Cup 2 ro1 caratterizzati da un battistrada composto da combinazioni di mescole diverse, due all'anteriore e tre al posteriore, che contribuiscono alle prestazioni di aderenza, motricità e precisione di guida.
Ne derivano, un'aderenza ottimale su asciutto e bagnato, equilibrio tra avantreno e retrotreno a favore del comfort di guida, soprattutto in fase di accelerazione laterale, un'elevata precisione di guida e un comportamento sportivo, agile, caratterizzato da un tempo minimo di reazione tra l'impulso dato al volante e la risposta dell'auto. Le dimensioni degli pneumatici MICHELIN Pilot Sport Cup 2 RO1 sono:**245/30ZR20 all'anteriore e 305/30ZR20 al posteriore.**

Nikon presenta le compatte indistruttibili

Nikon presenta due nuove compatte digitali "all-weather": la **COOLPIX AW130**, adatta per gli appassionati dell'avventura, e la **COOLPIX S33**, ideale per chiunque ed in ogni situazione. Entrambi i modelli vi consentono di riprendere incredibili **foto e filmati Full HD** dei momenti più divertenti ed appassionanti passati all'aperto.
La COOLPIX AW130 da 16 megapixel è perfetta per uno stile di vita attivo. Può essere portata ovunque: sott'acqua, fino a 30 m, profondità equivalente alla certificazione Advanced Open Water, e a temperature fino a -10°C. È antipolvere e resistente agli urti da un'altezza massima di 2 m ed è anche adatta ai social network users, grazie al supporto NFC e alla **tecnologia Wi-Fi integrata**. Potrete condividere immediatamente le immagini connettendola a uno smart device compatibile con NFC o utilizzando il pulsante Wi-Fi dedicato.
La **COOLPIX S33 da 13 megapixel** rende le vacanze, ma anche la vita quotidiana, ancora più memorabili. È ultra-robusta, semplice da utilizzare e in grado di affiancarvi nei viaggi più avventurosi. Potrete nuotare fino a 10 m di profondità o, utilizzando la funzione Reticolo volto subacqueo, realizzare primi piani sott'acqua senza nemmeno doversi immergere. È resistente agli urti da un'altezza massima di 1,5 m, al freddo fino a -10°C e antipolvere. In sintesi, indistruttibile. **M**

ruote per aria

a cura di Francesco De Luca

Risparmio energetico con Nissan ed Endesa

Una sinergia per promuovere, in tutta Europa, il primo sistema "vehicle-to-grid" su larga scala

Creare un sistema *"vehicle-to-grid"* (V2G) aperto a un mercato di massa, sviluppando un innovativo modello di business in grado di supportarlo. Questo il cuore dell'accordo siglato di recente tra Nissan ed Endesa (sussidiaria del Gruppo Enel), che punta ad aprire un nuovo capitolo nella storia della mobilità a emissioni zero.

L'idea, decisamente originale, è infatti quella di sfruttare il potenziale ancora inespresso delle batterie dei veicoli elettrici, grazie alla tecnologia di ricarica bidirezionale sviluppata proprio da Endesa. Un'iniziativa che si inscrive nell'impegno consolidato del marchio auto giapponese, leader nel segmento dei veicoli elettrici con oltre 160.000 *Leaf* vendute. Gli obiettivi concordati prevedono il lancio di servizi V2G sul mercato europeo, la destinazione a seconda vita delle batterie dei veicoli elettrici per applicazioni a lunga autonomia (abitazioni, edifici e reti), la progettazione e la valutazione di pacchetti energetici e di trasporto economicamente convenienti.

«La sinergia messa in atto con Endesa, può rappresentare una svolta soprattutto per i proprietari di *e-NV200* e *Leaf* – commenta Paul Willcox, Presidente di Nissan Europe - Questo in considerazione del fatto che le batterie di tali mezzi dispongono di una capacità di stoccaggio, che potrebbe rivelarsi utile per passare a una gestione più responsabile di domanda e offerta di energia nelle reti locali, contenendo i costi d'esercizio complessivi dei veicoli elettrici».

Un'opportunità non solo per utenti privati e gestori di flotte, ma anche per dimostrare come ogni veicolo elettrico Nissan possa diventare, in prospettiva, un prezioso asset per la società. Una questione non da poco, ma anzi molto attuale, in considerazione del fatto che nei sistemi di gestione energetica, la stabilità della rete è da sempre una delle problematiche principali – soprattutto nei Paesi che fanno ampio ricorso alle rinnovabili – la cui criticità è destinata ad aumentare in futuro.

Per ciò che concerne i progetti a lungo termine, i mezzi elettrici saranno il cardine di un sistema completamente integrato: attraverso l'energia immagazzinata nelle celle delle batterie, i proprietari di veicoli *low emission* potranno accedere al mercato elettrico all'ingrosso, riducendo sensibilmente i costi d'esercizio. Nell'immediato futuro, invece, gli utenti potranno decidere dove e quando caricare l'auto elettrica e, soprattutto, come utilizzare e rivendere i kilowatt in eccesso, con notevoli benefici in termini di economia dei consumi e utilizzo di energia pulita.

Da un punto di vista strumentale, il sistema V2G comprende un caricatore bidirezionale Endesa e un sistema di gestione compatibile con la generazione di energia rinnovabile tramite impianti esterni alla rete, quali pannelli solari e turbine eoliche. Avvalendosi di questi strumenti, gli automobilisti potranno collegare e ricaricare le loro *Leaf* o *e-NV200* nelle fasce orarie in cui il costo e la domanda di energia sono al minimo, con la possibilità da un lato di sfruttare l'elettricità immagazzinata in qualsiasi momento e dall'altro di re-immetterla nella rete con un congruo ritorno economico. L'elettricità generata dai pannelli solari o dalle turbine eoliche sarà utile sia per ricaricare i veicoli che per alimentare case, uffici o la rete stessa. Un accordo innovativo che richiederà ai Paesi europei di riscrivere le proprie politiche di gestione energetica, per prepararsi a favorire la rivoluzione tecnologica innescata dal nuovo sistema.

Leaf conquista le famiglie

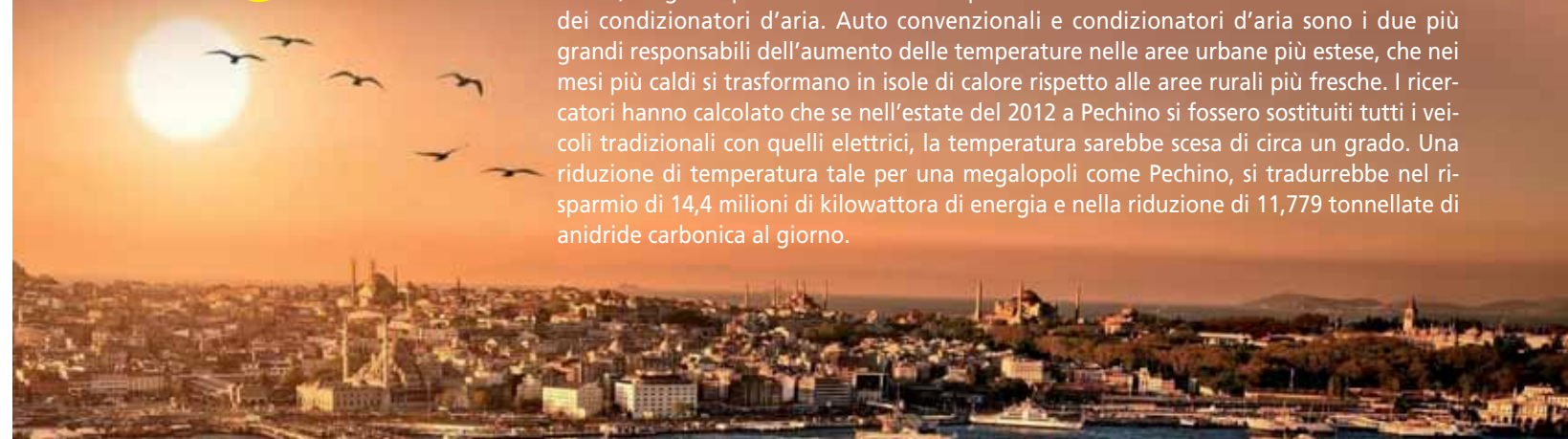
Cresce il numero di famiglie in Europa che decidono di abbandonare diesel e benzina in favore di mezzi elettrici. Lo conferma uno studio indipendente condotto dalla società inglese "Stripe Partners" che ha rivelato la tendenza dei nuclei familiari a privilegiare l'utilizzo del proprio veicolo elettrico, rispetto alle alternative a combustione tradizionale.

Andando ancor più nello specifico la ricerca ha evidenziato che le vetture elettriche, tra cui Nissan *Leaf*, non vengono più percepite come "seconda auto", ma come il mezzo di casa preferito.

Dal canto suo Nissan, nell'ambito di una ricerca allargata, ha certificato che ogni famiglia europea trascorre in media in auto 230 ore l'anno, l'equivalente di 13.800 minuti o nove giorni e mezzo. Visto che questi spostamenti prevedono principalmente distanze molto brevi, non sorprende che le famiglie si siano convinte dei vantaggi derivanti dal possesso di un'auto elettrica. La famiglia media, infatti, percorre per i normali spostamenti circa 75 km alla settimana.

Lo studio di Stripe Partners ha preso in esame le famiglie di Regno Unito e Norvegia con l'obiettivo di valutare le funzionalità concrete dei veicoli elettrici, a fronte delle esigenze e delle dinamiche del nucleo familiare europeo. Le informazioni emerse si aggiungono ai dati pubblicati di recente da Nissan, secondo cui i proprietari di *Leaf* percorrono una distanza annua superiore del 40% (16.588 km) rispetto alla media europea dei veicoli tradizionali a combustione interna (11.539 km).

Città meno calde con gli EV

Gli *electric vehicles* (EV) contribuiscono a ridurre il calore che mette in ginocchio le metropoli nei mesi più caldi, riducendo anche l'uso dei condizionatori d'aria. A dirlo è una ricerca pubblicata sulla rivista *Scientific Reports* e condotta da un gruppo di ricercatori dell'Università cinese di Hunan. I dati a disposizione hanno indicato che se a Pechino, in estate, si sostituissero le auto a gas con quelle elettriche, la temperatura si abbasserebbe addirittura di un grado. I mezzi elettrici, infatti, emettono solo il 20% del calore emesso dai veicoli a gas. E in termini di cambiamenti climatici, un grado può fare la differenza: potrebbe tradursi anche nella riduzione dell'uso dei condizionatori d'aria. Auto convenzionali e condizionatori d'aria sono i due più grandi responsabili dell'aumento delle temperature nelle aree urbane più estese, che nei mesi più caldi si trasformano in isole di calore rispetto alle aree rurali più fresche. I ricercatori hanno calcolato che se nell'estate del 2012 a Pechino si fossero sostituiti tutti i veicoli tradizionali con quelli elettrici, la temperatura sarebbe scesa di circa un grado. Una riduzione di temperatura tale per una megalopoli come Pechino, si tradurrebbe nel risparmio di 14,4 milioni di kilowattora di energia e nella riduzione di 11,779 tonnellate di anidride carbonica al giorno.

Sostenibilità all'Università con Toyota

Una *Prius Plug-in*, in comodato d'uso gratuito, da utilizzare per gli spostamenti istituzionali. A Verona Toyota Motor Italia ha messo a disposizione del Rettore dell'Università, Nicola Sartor, un mezzo ecologico nell'ambito della collaborazione tra l'Ateneo e il marchio giapponese che punta a valorizzare la mobilità a impatto ridotto.
Non una scelta casuale quella di Toyota, visto che l'Ateneo veneto è da tempo impegnato nella diffusione di una cultura consapevole relativa alla sostenibilità, con numerose iniziative che sono state intraprese nel corso del tempo. Tra queste c'è stata l'istituzione del *mobility manager*, figura che da oltre dieci anni opera per promuovere forme di mobilità personale plurali: dalla bicicletta al maggiore uso dei mezzi pubblici; dal muoversi a piedi all'utilizzo più consapevole dell'auto.
Toyota, dal canto suo, con il lancio di *Prius* (prima ibrida al mondo) nel 1997 è stata l'azienda che ha di fatto avviato la più recente rivoluzione del settore automotive. A quel tempo, l'arrivo della vettura sollevò dubbi e scetticismo che l'esperienza su strada ha provveduto a cancellare in breve tempo. Neanche venti anni dopo, sono sette milioni e mezzo i clienti nel mondo che utilizzano una macchina ibrida. Tecnologia, quest'ultima, che consente di guidare rispettando l'ambiente: le ibride, infatti, grazie al mix tra un motore elettrico e uno termico a benzina sono in grado di produrre emissioni di CO_2 più basse nelle loro categorie e un livello di emissioni di NOx sensibilmente inferiore a quello dei veicoli diesel dalle prestazioni paragonabili (se utilizzate solo in modalità elettrica, le emissioni di CO_2, NOx e Pm sono pari a zero).
La *Prius* – che l'Università di Verona continuerà a guidare nei prossimi mesi – offre un'autonomia elettrica estesa fino a 20 chilometri, coprendo la maggior parte degli spostamenti urbani in modalità a zero emissioni. Per ricaricarla completamente serve un'ora e mezza di tempo, utilizzando una convenzionale presa di corrente. I consumi si confermano eccellenti: poco più di due litri ogni 100 km, con emissioni di CO_2 pari a 49 g/km. Il progetto si inserisce nel piano di attività sulla sostenibilità a tutto campo che Toyota promuove per divulgare una nuova cultura della mobilità. E quale miglior tramite di un Ateneo per trasmettere un messaggio simile?

A scuola di mobilità con Michelin

Ultime settimane nelle scuole italiane per "*Il futuro si fa strada*", progetto ludico-didattico di Michelin che coinvolge nell'educazione alla mobilità i giovani studenti, i loro genitori e gli insegnanti. E' dal 2007 che l'azienda francese mette la propria esperienza a disposizione delle scuole, per creare i viaggiatori sicuri e sostenibili di domani. "*Il futuro si fa strada*" è stato pensato da Michelin per offrire un pacchetto di risorse didattiche, atte a supportare la formazione di cittadini sempre più attenti a vivere la mobilità in modo intelligente.
Sono mille e ottocento le scuole medie ed elementari che hanno beneficiato gratuitamente, dallo scorso marzo, di kit didattici ricchi di spunti multidisciplinari, comprensivi anche di carte Michelin d'Italia e dei Paesi europei. L'educazione alla mobilità, vera finalità del progetto, si ottiene tramite l'esplorazione di percorsi ludici-educativi strutturati sulla base di materie scolastiche quali geografica, scienza, tecnologia, declinate in funzione della fascia di età di destinazione.
Il tema del viaggio è affiancato dal contributo che viaggiatori, scrittori e personaggi famosi quali Ippocrate, Darwin, Marco Polo, Cristoforo Colombo, Carlo Linneo e molti altri forniscono ai giovani studenti.
Al termine del percorso didattico, previsto per fine maggio, gli studenti elaboreranno una personale storia scegliendo uno dei personaggi storici trattati, raccontando un'esperienza di viaggio realmente vissuta o immaginaria. Gli elaborati possono essere presentati sotto qualunque forma – plastico, fumetto, power point – con l'opportunità di vincere come primo premio una biblioteca di testi sul tema del viaggio del valore di mille euro, un contributo a viaggi di istruzione o uscite didattiche del valore di ottocento euro. M

Continental per l'ambiente

Il pneumatico ecosolidale

Continental lancia i pneumatici dedicati alle auto elettriche e ibride ed inaugura il progetto di centrale solare fotovoltaica nel suo stabilimento in Cina.

di Luca Capomacchia

Inaugurazione del nuovo impianto di pneumatici a Hefei, in Cina.

Quando si parla di pneumatici spesso si pensa a componenti dell'auto importantissimi per la sicurezza stradale, ma altamente inquinanti, specialmente in fase di produzione. Così non è per Continental che lancia due nuove interessanti iniziative, volte alla riduzione delle emissioni inquinanti.
La prima è relativa al lancio di due gamme di pneumatici dedicate specificatamente alle auto elettriche e ibride: tutte e due si chiamano Conti.eContact. Il Conti.eContact per le auto elettriche ha un diametro 20" e consente una resistenza al rotolamento del 30% inferiore alla media dei concorrenti. Il Conti.eContact da 17" e 18" per auto ibride garantisce invece un 20% in meno nella riduzione della resistenza al rotolamento, ma può anche equipaggiare qualsiasi auto.
Grazie alla riduzione della resistenza al rotolamento, il Conti.eContact per vetture ibride consente a queste auto di coprire percorsi più lunghi in modalità EV (electric vehicle). Nella progettazione del Conti.eContact per auto elettriche Continental ha optato per una conformazione del pneumatico alta e stretta. Nella misura da 20", i pneumatici così disegnati hanno un diametro molto più grande rispetto alle coperture tradizionali e sono relativamente stretti. Queste speciali dimensioni consentono di ottenere una notevole riduzione della resistenza al rotolamento.
I pneumatici della serie Conti.eContact hanno già ottenuto l'approvazione in primo equipaggiamento da Volkswagen e Renault. Inoltre Continental è il primo produttore ad ottenere la 'A' dell'etichetta europeasia per la resistenza al rotolamento e per la frenata sul bagnato.
Il secondo progetto riguarda la centrale solare fotovoltaica avviata presso lo stabilimento di pneumatici di Hefei in Cina. La cerimonia di inaugurazione è stata aperta ufficialmente da Stephan Weil, Primo Ministro della Bassa Sassonia in Germania, da rappresentanti del governo locale, oltre a Ralf Cramer, Membro dell'Executive Board di Continental e CEO della Continental in Cina e Michael Egner, Direttore Generale della Continental di Hefei.
Il progetto di risparmio energetico è stato avviato da Continental in collaborazione con HeFei SuMei-Da Sungrow Power Co.,Ltd per produrre energia solare fotovoltaica solare sfruttando i tetti dell'impianto di pneumatici a Hefei, in Cina.
La centrale elettrica solare fornisce parte dell'elettricità necessaria per le operazioni di produzione dei pneumatici a Hefei. L'impianto copre un'area di circa 70.000 m2, pari a 10 campi di calcio standard. Con una capacità pari a 6.1MW, l'impianto di Hefei riduce le sue emissioni di anidride carbonica fino a 6.082 tonnellate l'anno, che equivalgono a una piantagione di 330.000 alberi e al risparmio di 24,52 milioni di litri di acqua.
Con questa pionieristica iniziativa, Continental dimostra il suo impegno per il risparmio energetico, non solo con prodotti ecologici, ma anche nelle operazioni quotidiane.
La centrale solare fotovoltaica va a beneficio sia della società, sia della comunità locale.
L'impianto pneumatici di Hefei è il primo investimento della divisione pneumatici Continental in Cina e parte della strategia di espansione e crescita della Continental in Asia. Allo stesso tempo è finora il più grande progetto di investimento estero diretto della provincia di Anhui. L'impianto di Hefei con relativo investimento di 185 milioni di euro sta producendo pneumatici per auto e autocarri leggeri, oltre a due pneumatici per il mercato APAC e oggi impiega circa 900 dipendenti. Questo nuovo impianto è anche dotato di macchinari di produzione per pneumatici all'avanguardia e applica i principali processi che tengono conto anche dell'ambiente.
In risposta alla città urbana di Hefei, Continental fin dalla fondazione dell'impianto manufatturiero, ha sempre attribuito grande importanza al rispetto ambientale sia nei prodotti che nei processi. M

Il nuovo pneumatico Conti.eContact.

Continental è il primo produttore ad ottenere la 'A' dell'etichetta europeasia.

Matchless Model X Reloaded

"IN NAME & REPUTATION"...

a cura di Marco Cecchinelli

...questo è lo slogan di quella che è stata la più importante casa motociclistica inglese tra la prima Guerra Mondiale e l'inizio degli anni '70.

Il nome probabilmente è più noto tra gli appassionati storici delle due ruote e meno tra i neofiti del settore. Il nome Matchless riporta indietro nel tempo e soprattutto riporta ad una tradizione sempre tanto amata tra i bikers, ovvero quella delle motociclette anglosassoni. Infatti, non tutti sanno che negli Anni '20 e fino allo scoppio della seconda Guerra Mondiale, in Inghilterra si potevano contare oltre 80 case impegnate nella costruzione di motociclette, con numeri, dimensioni ed importanza molto diverse tra loro.

Un po di storia

Nel periodo tra gli anni '20 e '40 si verificò nel mondo uno straordinario sviluppo del mezzo motociclistico, che nei venti anni precedenti si era già rapidamente evoluto dalla bicicletta motorizzata per uso utilitario a mezzo destinato ai coraggiosi che volevano soddisfare il piacere e l'ardimento della guida "veloce". Primo fra tutti Charlie Collier, che nel 1907, in sella alla sua Matchless, vinse il primo Tourist Trophy, la mitica corsa che da quell'anno si disputò nell'Isola di Man. Era un periodo quello di grande innovazioni, come il serbatoio della benzina posizionato sopra il telaio, la forcella anteriore, la sospensione posteriore, il cambio con comando a pedale, prima a tre poi a quattro marce, i freni a tamburo e l'accensione a magnete. E non si può dimenticare il motore bicilindrico a V stretto; dapprima la JAP e poi la Matchless furono le antesignane di questo tipo di motore.

In particolare il motore Matchless, dapprima a valvole laterali e successivamente a valvole in testa ed anche in versione raffreddata ad acqua, fu considerato il migliore e fu montato di serie oltre che dalla Matchless, da altre case prestigiose quali la Brough Superior per le mitiche SS 80 e SS 100 e la Morgan per i suoi popolarissimi tre ruote. L'altra idea vincente di Collier fu la sensibilità per la sicurezza e per l'eleganza: chi guidava una Matchless doveva sentirsi protetto e al tempo stesso distinguersi dagli altri. Da qui lo sviluppo di capi in pelle dedicati, negli anni tra il 1920 e il 1940, affiancati da una linea in tessuto tecnico subito dopo la fine della Guerra. Il tutto con particolare attenzione, oltre che per la protezione, anche per il lusso e l'eleganza.

Model X del 1937.

I nostri giorni

Oggi c'è la ferma volontà di far rivivere questo glorioso passato, che rappresenta un bel pezzo della storia del motociclismo europeo. Per fare questo è stata ideata la Matchless Model X Reloaded, uno studio di design che vuole coniugare insieme la tecnologia, l'eleganza e la tradizione. Una motocicletta costruita e lavorata seguendo i metodi artigianali della tradizione meccanica inglese. La lavorazione dei metalli, le finiture, i colori, sono stati oggetto di lunghi studi e prove, per replicare le caratteristiche della tradizione inglese degli anni trenta. Un esempio tra tutti: il colore "antico" delle parti cromate, ottenuto con procedimenti galvanici realizzati appositamente. Completamente nuova la sospensione anteriore di tipo "Castle" ispirata ai modelli degli anni '30, ma modernissima e completamente regolabile. Lo spoiler, oltre ad incrementare le caratteristiche torsionali della forcella, ha un notevole effetto aerodinamico nel tenere la ruota anteriore aderente al suolo. Effetto che si annulla automaticamente al momento della frenata. Il telaio è caratterizzato da una costruzione "lamellare" che riesce ad abbinare robustezza ed elasticità. Un argomento molto attuale. I freni anch'essi sono innovativi ed esclusivi con pinza anteriore a 12 pistoncini, dotata di raffreddamento indotto. Pinza posteriore a 6 pistoncini. Gli ammortizzatori posteriori sono 2 e lavorano in trazione in maniera da non generare sforzi torsionali sul telaio. Il motore si avvale di un disegno esclusivo Matchless, basato su una meccanica affermata e collaudata. Si tratta di un bicilindrico a V di 56,25° di 1916 cc alimentato a iniezione, con cambio separato. Per migliorare il raffreddamento e il confort del pilota ambedue i tubi di scarico sono posti in posizione anteriore ed è stata applicata una ventola che si attiva quando la temperatura del cilindro posteriore è troppo elevata. I fari anteriori sono regolabili in altezza separatamente per favorire la visuale nelle condizioni più difficili. A questo punto rimane un solo interrogativo: la Matchless Model X Reloaded diventerà relatà?

Suzuki GSR750 SP

STREETFIGHTER ANTICONFORMISTA

La naked Suzuki si arricchisce di una nuova versione con finiture e accessori ancora più esclusivi.

Creata in collaborazione con la Valter Moto Components, la nuova GSR750 in versione SP è stata pensata per esaltare ai massimi livelli il carattere aggressivo della due ruote Suzuki, una moto già al top delle prestazioni che oggi vanta uno stile più curato. Ma non solo. Tutto è stato oggetto di rivisitazione, per far si che la SP non fosse semplicemente una versione aggiuntiva al listino ufficiale. La posizione di guida della nuova GSR750 SP è caratterizzata dal manubrio Piegabassa che, come suggerito dal nome stesso, definisce un'impostazione maggiormente caricata sull'anteriore che trasmette feeling e sensibilità. Il nuovo componente è rifinito con contrappesi Extreme in alluminio anodizzato, la stessa pregevole fattura che contraddistingue il dado del cannotto di sterzo, le ghiere di regolazione del precarico molla della forcella ed il tappo dell'olio. La vista frontale esalta la ricercatezza del coperchio della vaschetta del circuito idraulico per il freno anteriore e, ancora, delle piastrine di attacco degli indicatori di direzione, ora con tecnologia LED. La linea aggressiva di GSR750 trova in questa versione SP la massima esaltazione dello spirito da vera streetfighter: Il puntale inferiore in tinta ridefinisce il design di una moto robusta e di sicuro carattere, restituendo fin dal primo sguardo un'immediata percezione di dominio assoluto della strada. Il nuovo portatarga Pista in acciaio, con kit di attacchi dedicato e provvisto di illuminazione a LED, vanta un profilo assottigliato ed è munito di regolazione per meglio assecondare i gusti e le esigenze dell'utente. Il carattere sportivo della nuova GSR750 SP è evidenziato anche dai tamponi paratelaio Street, con lo scarico Yoshimura R11 che definisce uno stile ricercato ed estremamente gradevole. La nuova GSR750 SP è disponibile nell'evocativa colorazione bianco/blu Suzuki, con finiture blu e puntale bianco, oppure nell'elegante versione nero Mat, che presenta i particolari color Titanio e puntale in nero opaco. Dal punto di vista meccanico, la Suzuki GSR750 SP conserva intatte le caratteristiche tecniche esclusive che contraddistinguono il modello conosciuto. La naked sportiva giapponese è un riuscito mix di design moderno e tecnologico con prestazioni ai vertici del suo segmento. Per l'occasione adotta il propulsore quattro cilindri in linea della sportivissima GSX-R750, rivisto nella distribuzione e nei condotti in funzione di un impiego stradale, al fine di garantire elevate doti di coppia e linearità di erogazione. 106 cv di potenza e ben 80 Nm di coppia sempre pronti e disponibili, capaci di garantire una guida emozionante in ogni condizione. La naked sportiva Suzuki è infatti un modello che mette al centro dell'attenzione il divertimento di guida: per ottenere questo risultato, il robusto telaio vanta forme compatte e garantisce una distribuzione dei pesi ottimale. La forcella Kayaba da 41 mm di diametro offre solidità e consistenza nella risposta, con la possibilità di regolazione nel precarico delle molle. Il forcellone è collegato ad un ammortizzatore, regolabile nel precarico su sette diverse posizioni, grazie ad un leveraggio progressivo. La GSR750 è equipaggiata con cerchi in lega leggera di alluminio a tre razze ed un impianto frenante di grande livello, con due dischi anteriori flottanti da 310 mm ed un disco singolo posteriore da 240 mm.

Yamaha XV950 Racer

CAFÉ RACER SENZA TEMPO

Derivata dalle Yard Built la XV950 Racer aggiunge una nuova dimensione alla gamma Sport Classic.

"Inspired by the past, built for the future" definisce alla perfezione l'essenza di ogni modello Yamaha Sport Classic. Negli ultimi 60 anni, la Casa di Iwata ha prodotto un numero elevato di moto rivoluzionarie e carismatiche, che hanno superato la prova del tempo. La nuova XV950 è pronta a continuare questa tradizione: una bobber dallo stile unico che unisce al suo design senza tempo un grande piacere di guida e ottime performance garantite dal motore bicilindrico a V.

La nuova XV950 Racer è pensata per i motociclisti dallo spirito libero, alla ricerca di una moto unica, piena di carattere. Il suo stile puro, minimalista e originale è influenzato dal design café racer. Per questo rappresenta un concetto inedito nel mondo delle bicilindriche a V, sottolineando l'impegno costante di Yamaha nello sviluppo di modelli Sport Classic anticonformisti e capaci di emozionare.

Stile e meccanica

Il bicilindrico a V di 60° raggiunge la coppia massima di 8,1 kg a 3.000 giri/min e la potenza massima di 52,1 CV a 5.500 giri/min ed offre un'accelerazione entusiasmante fin dai bassi regimi. Il telaio lungo e basso è una garanzia di agilità, sia in città che fuori. La combinazione tra un motore grintoso e una ciclistica agile, insieme all'abbinamento tra design custom e posizione di guida da café racer, rende questa moto davvero unica, come le sensazioni che si provano alla guida. Quello che distingue XV950 Racer è la posizione di guida inclinata in avanti, che offre al pilota una sensazione di simbiosi totale con la moto, per un'esperienza di guida sportiva. Un risultato ottenuto con l'adozione di semi manubri in alluminio con un diametro di 22,2 mm, posizionati 156 mm più in avanti e 78 mm più in basso rispetto alle altre XV950/R. Il diametro ridotto di 22,2 mm, rispetto ai manubri con sezioni maggiori utilizzati sugli altri modelli XV950/R, permette l'impiego di manopole più sottili in stile Supersport, che esaltano il carattere sportivo di questa grintosa bicilindrica. I semi manubri montano un nuovo blocchetto d'accensione, più compatto. Cambiano le leve di freno e frizione, per un feeling più sportivo, e anche il serbatoio olio della pompa dei freni ha dimensioni ridotte. L'adozione di una piastra superiore di sterzo in alluminio verniciato nero sottolinea il look da racer, e la classica strumentazione monoquadrante è collocata in posizione centrale sopra il faro anteriore. L'immagine sportiva e raccolta della zona frontale intorno ai nuovi semi manubri è completata dalle nuova posizione delle frecce, montate sulla piastra inferiore di sterzo. Oltre all'impiego dei nuovi ed esclusivi semi manubri, XV950 Racer adotta anche nuove pedane arretrate che sono spostate di 150 mm verso il retrotreno, e sono 29 mm più in alto rispetto a quelle di XV950/R. La sella adotta un look "mono" ed è più alta di 75 mm. I nuovi rapporti ergonomici contribuiscono a centralizzare le masse, per una maneggevolezza eccezionale, migliori prestazioni in curva e standard elevati di comfort. La nuova sella è completata da una cover monoposto minimalista, le cui linee si fondono senza soluzione di continuità con il parafango posteriore in acciaio. Il cupolino si fonde con il faro anteriore rotondo e cattura alla perfezione lo spirito originale delle café racer. Un altro tratto distintivo della moto sono le nuove tabelle laterali porta numero in alluminio, caratterizzate da tre fori che suggeriscono la riduzione dei pesi. Per un look sportivo ed equilibrato, il bicilindrico raffreddato ad aria è dotato di una nuova cover del carter motore realizzata in resina che presenta fori circolari che richiamano quelli delle tabelle porta numero. La sospensione anteriore e posteriore di XV950 Racer sono state sviluppate per adattarsi al carattere sportivo della guida. La forcella ha steli da 41 mm e offre un'escursione di 144 mm, 9 mm in più rispetto agli altri modelli XV950/R. Gli steli verniciati in nero, completati da classici soffietti in gomma, rafforzano lo stile senza tempo della moto, rifinito fino all'ultimo dettaglio per attrarre i piloti che apprezzano la cura artigianale della realizzazione. Anche i due ammortiz-

zatori posteriori con serbatoio separato sono stati progettati specificamente per la nuova XV950 Racer, e offrono un'escursione di 116 mm, 6 mm in più rispetto a XV950/R, modifiche che permettono al pilota di godersi le esaltanti prestazioni di motore e ciclistica, senza rinunciare al comfort tipico della gamma Sport Classic Yamaha.

Altamente customizzabile

Come tutti i modelli Sport Classic, la moto di serie è una tela bianca che permette a tutti i piloti di esprimere la propria individualità, creando un modello unico che rifletta il loro gusto estetico e il loro stile di vita. Yamaha ha sviluppato una vasta gamma di accessori, progettati in esclusiva per la nuova XV950 Racer, come gli specchi retrovisori al manubrio Rizoma, le pedane ricavate dal pieno Rizoma, copri pignone Rizoma, leve frizione e freno ricavate dal pieno, porta targa, stabilizzatore forcella, filtro dell'aria sportivo e terminale di scarico Akrapovic. La nuova Yamaha XV950 Racer è uno degli esempi concreti che confermano la vocazione da "Special" del bicilindrico giapponese. Esistono infatti diversi "gradi" di customizzazione per XV950 grazie all'ampia gamma di accessori originali tre diapason ad essa dedicati, pensati per offrire ai Clienti diverse opportunità di personalizzazione sulla base del proprio stile. Gli amanti dello stile bobber potranno scegliere l'allestimento "Bobber Style" che enfatizza l'attitudine di XV950 a diventare una vera "Special" e che include: sella Bobber con molle a vista, foderi forcelle, manopole custom con finale in ottone, cover filtro aria in ottone, frecce a LED e kit di riposizionamento fanali posteriori. In alternativa si potrà scegliere l'allestimento "Custom" che offre un look più da Custom bike, mantenendo tuttavia inalterate le linee ed il design da moto vintage, che include: cupolino, foderi forcelle, set borse laterali e kit di riposizionamento fanali posteriori.

Vespa Primavera

IL RITORNO DELLA PRIMAVERA

La versione Primavera interpreta l'anima più giovane e dinamica dello scooter più amato al mondo.

Vespa Primavera nasce, nella sua prima versione, nel 1968. E' l'anno che segna la presa di coscienza delle giovani generazioni che si presentano al mondo urlando tutta la loro voglia di libertà. E' l'anno della rottura di ogni schema, che segna per sempre la storia della cultura occidentale. Dalle università della California alle piazze parigine un nuovo soggetto sociale, quello dei giovani, reclama il proprio posto nella società che muta tumultuosamente. Vespa Primavera nasce in quel sommovimento di idee e di passioni e ne diventa protagonista mettendo due ruote e un motore a disposizione del mondo che cambia, elevandosi al ruolo di eroina di una stagione indimenticabile. Linee leggere, fresche, prestazioni brillanti, semplicità e gioia nella guida, Vespa Primavera arriva come una ventata di novità in un mondo che ha fame di cambiamento. Questa è una Vespa modernissima, disegnata per vivere la mobilità nell'eleganza di un design esclusivo, ma senza rinunce alla comodità. Il Centro Stile Piaggio, grazie all'esperienza maturata nel progetto di Vespa 946, ha svolto un lavoro rilevante e innovativo sulle superfici e sulle sezioni della carrozzeria pensando segni decisi che, senza tradire la morbidezza di linee che ogni Vespa deve avere, riescono a conferirle un dinamismo tutto nuovo e moderno. La parte centrale, con la sua caratteristica forma ad omega, migliora la posizione di guida e riconsegna alla Vespa più moderna un evidente segno stilistico, ripreso dalla storia di modelli mitici, che sale come una "spina dorsale" fino alla base del manubrio. E' una citazione elegante dei "Vespini" degli anni '60 e '70 che lasciavano a vista la struttura in lamiera che sosteneva lo scudo e lo sterzo. La pedana, ora più stretta nelle parti laterali, unita alla ridotta altezza da terra della sella, permette un più facile appoggio a terra dei piedi per rider di ogni altezza. La coda torna ad essere appuntita ed allungata, proprio come quella del primo prototipo che grazie alla sua somiglianza con l'insetto, ispirò il nome Vespa. La luce posteriore allungata contribuisce a slanciare ulteriormente la linea della scocca. Le forme della carrozzeria, nell'alternarsi di superfici piene e vuote, rispettano i canoni più classici di Vespa, ma grazie all'attento studio dei riflessi che la luce genera su di esse, esprimono una definitiva modernità. Gli indicatori di direzione e le luci di posizione a LED, contengono la loro dimensione per lasciare libero lo scudo anteriore e sono raffinatamente montate a filo carrozzeria per non "sporcare" le linee nitide di Vespa Primavera. I comandi al manubrio delle funzioni principali sono stati inseriti in veri e propri "bracciali" che grazie alla cromatura risultano, anche esteticamente, separati dal resto e sono una chiara citazione a quell'elemento che sui modelli più classici fungeva da gruppo cambio/frizione, posto sul lato sinistro del manubrio. La sella piatta e biposto, nel solco della tradizione Vespa, è ora più confortevole e abitabile, con cuciture doppie come nella consuetudine della raffinata pelletteria italiana. La parte posteriore è circondata dal maniglione per il passeggero, ovviamente realizzato nel tradizionale e inconfondibile tubo cromato. La carrozzeria in lamiera di acciaio che funge anche da elemento portante è l'elemento che distingue Vespa da ogni altro scooter al mondo. La scocca di Vespa Primavera è completamente nuova pur mantenendo fede a una filosofia costruttiva unica ed è costituita da parti in lamiera stampata saldate. Il cuore di Vespa Primavera 125/150cc è un monocilindrico a 4 tempi raffreddato ad aria, con distribuzione monoalbero a camme in testa a 3 valvole (2 di aspirazione e 1 di scarico) e alimentazione a iniezione elettronica, studiato e costruito negli stabilimenti di Pontedera, tra i centri di ricerca e sviluppo più evoluti a livello mondiale, con l'obiettivo di aumentare le prestazioni e diminuire i consumi di carburante e le emissioni inquinanti. L'albero motore di nuovo disegno con bottone di biella e portate di banco ridotte, l'asse a camme infulcrato su cuscinetti e i bilancieri a rullo hanno apportato un notevole miglioramento degli attriti di funzionamento, beneficiando le prestazioni e diminuendo i consumi. I valori di alesaggio e corsa (rispettivamente ridotti e incrementati rispetto ai precedenti propulsori 4T), sono pensati a beneficio della coppia e della prontezza al comando dell'acceleratore. Nella ricerca del miglior rapporto tra prestazioni e consumi, la soluzione della distribuzione a 3 valvole è la più efficace, poiché migliora l'aspirazione, aumentando l'efficienza del motore rispetto ai convenzionali motori a 2 valvole. La distribuzione 3V permette così di migliorare i moti di carica della miscela nel cilindro; il processo di combustione è ulteriormente affinato dalla nuova posizione della candela, che garantisce al contempo un migliore raffreddamento degli organi interni alla testa, oltre ad una più semplice manutenzione. M

Nuovo stadio AS Roma

Muoversi bene per tifare bene!

Un focus sul sistema della mobilità pensato per l'edificazione del Nuovo Stadio e del business park annesso è servito a verificare l'accessibilità e l'impatto sulla mobilità della Capitale. Ecco cosa è emerso.

di Francesco Parente

Si è svolto a Roma il convegno dal titolo **"Il nuovo stadio della A.S. Roma: accessibilità e impatto sulla mobilità della Capitale"**, organizzato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma e dall'Associazione Italiana Ingegneria del Traffico e dei Trasporti, in collaborazione con l'Aci. Entriamo subito nel vivo della problematica: il nuovo stadio che verrà costruito in zona Tor di Valle, dovrebbe accogliere 60.000 spettatori; di questi, 30.000 dovrebbero raggiungere la struttura con mezzi privati e una sessantina di pullman. Secondo le stime però, soltanto 21.000 tifosi sarebbero disposti a raggiungere il polo utilizzando il trasporto pubblico locale. Diamo la parola agli esperti: *"è necessario utilizzare una metodologia che porti a una pianificazione integrata tra mobilità e urbanistica* - ha sottolineato **Carla Cappiello**, **presidente dell'Ordine degli Ingegneri di Roma** - *in grado di esprimere capacità progettuale a favore dei servizi per la cittadinanza, non soltanto in occasione degli eventi sportivi"*.

Era presente al convegno anche **l'Ing. Francesco Filippi, responsabile del Progetto Mobilità del nuovo stadio della A.S. Roma:** *"La zona dove sarà fatto lo stadio è molto ben servita, con le ferrovie Roma-Fiumicino e Roma-Lido. Dal punto di vista ferroviario non c'è a Roma zona servita in questo modo. Poi, vicino, abbiamo il Grande Raccordo Anulare, l'autostrada Roma-Fiumicino, la via del Mare e la Via Ostiense"*.

Ha concluso così il **Presidente dell'Automobile Club Italia, Angelo Sticchi Damiani:** *"Penso che i romani, e i romanisti, dovrebbero utilizzare in futuro il mezzo collettivo, in particolare il trasporto pubblico locale. Se i romani sceglieranno l'automobile ci saranno sicuramente dei problemi sulla Roma-Fiumicino e sul Raccordo Anulare. Per cui, confido nel buonsenso e nell'uso massiccio del trasporto pubblico locale"*. *"L'obiettivo comune è quello di convincere 1 spettatore su 2 a scegliere il mezzo pubblico, so prattutto le linee ferroviarie, per arrivare allo stadio e per questo Aci propone il potenziamento della linea Roma-Lido, riqualificandola come metropolitana in prolungamento dell'attuale linea B"*. **M**

INFINITI APRE IL NUOVO SHOWROOM DI ROMA

Lo scorso aprile è stata inaugurato il nuovo showroom del Centro Infiniti Roma, una nuova tappa del programma di Infiniti per l'espansione della rete di concessionarie nel nostro paese. Il partner locale scelto è il **Gruppo Apollonj Ghetti** che rappresenterà il brand premium nipponico nella sua sede a nord della capitale (Via di Settebagni 702 Bel Poggio), in un salone esclusivo con personale dedicato al marchio di lusso.

Il Gruppo Apollonj Ghetti vanta un'esperienza più che ventennale nel business automobilistico, cominciando la sua attività nel 1994 e nel tempo ha saputo distinguersi per professionalità e attenzione al cliente. Al fondatore, si sono affiancati negli anni i figli Marco e Simone che hanno ampliato il portafoglio clienti triplicando il giro d'affari.

"Con l'attuale gamma Infiniti, completa di potenti SUV e di eleganti berline e l'arrivo entro l'inverno di un'auto compatta premium, strategica per il mercato italiano, saremo in grado non soltanto di proporre una più ampia scelta di veicoli, ma anche di soddisfare al meglio le esigenze del segmento di lusso a Roma e provincia", ha commentato Marco Apollonj Ghetti. *"Infiniti è un brand entusiasmante che guarda al futuro e noi siamo pronti ad accogliere questa sfida."*

Nel corso della serata, gli invitati hanno potuto ammirare da vicino alcuni dei modelli della gamma Infiniti tra cui Q50, la berlina sportiva, QX70, l'iconico crossover e modello "best seller" del marchio in Italia, oltre a una vettura di Formula Uno di Infiniti Red Bull Racing, il team già quattro volte vincitore del Campionato Mondiale FIA di Formula Uno (**m.m.**).

La famiglia Apollonj Ghetti insieme a François Goupil de Bouillé, Vice Presidente EMEA (Europa, Medio-Oriente e Africa) di Infiniti (il secondo da ds nella foto).

PER CONTINENTAL DONNA AL VOLANTE E'... SICUREZZA COSTANTE

Anche quest'anno si è svolto a Vallelunga il corso di "Guida sicura in rosa" promosso da Continental e realizzato con il Centro di Guida Sicura Aci-Sara.

Giunto alla sua undicesima edizione, questo corso che coinvolge donne manager, giornaliste, esponenti della comunicazione e opinion leader, è diventato un appuntamento fisso in occasione della giornata dell'8 marzo.

Le partecipanti si sono trasformate per un giorno in ambasciatrici del fondamentale messaggio sociale della sicurezza stradale, avendo l'opportunità di conoscere i rischi collegati alla distrazione e alla stanchezza, l'importanza della distanza di sicurezza e la gestione di base delle situazioni d'emergenza, potendo provare in piena sicurezza le sensazioni legate agli imprevisti che possono succedere su strada. Un'esperienza importante per diventare guidatrici sempre più esperte e attente, anche se, come dichiarato da Carlotta Capurro, marketing manager di Continental Italia SpA, "*Molto spesso la donna si rivela molto più sensibile ai pericoli e più attenta, soprattutto nel ruolo di guidatrice con a bordo i bambini*". **(d.c.)**

COLLINA NUOVO CONCESSIONARIO UFFICIALE HONDA AUTO

Collina, importante concessionaria romana con quarant'anni d'esperienza nel settore automotive, avendo iniziato la sua attività nel 1957, quest'anno è diventata anche nuova concessionaria ufficiale Honda Auto. Con due sedi di vendita a Roma Nord in Via Adige 35 e all'Eur in via Gozzoli 96, completate dal centro assistenza e ricambi Honda di via Topino 33 a Corso Trieste, Collina diventa punto di riferimento per la clientela del marchio giapponese per la vendita, il post-vendita e i ricambi originali.
Da quel lontano 1957 in cui il fondatore Giovanni Collina decise di inserirsi in questo settore, importando la sofisticata Austin Healey, continuando poi con la decisione di far conoscere ai romani l'impagabile vetturetta di Sir Alec Issigonis, la leggendaria Mini, questa azienda ha continuato a raggiungere successi e traguardi importanti, distinguendosi per la professionalità e serietà nella consulenza alla vendita e nell'Assistenza Tecnica: qualità che nel 1997 sono state ufficialmente certificate a livello Europeo come conformi agli standards ISO 9002. **(d.c.)**

ALCANTARA CELEBRA ROMA AL MAXXI

Inaugurata al Museo MAXXI di Roma a fine marzo la mostra Local Icons. Greetings from Rome, il nuovo progetto che prosegue la collaborazione tra il Museo e Alcantara e che sarà visibile al pubblico fino al 7 giugno.
La mostra, un metaforico viaggio nella città Eterna, coinvolge alcune firme del design profondamente legate all'Italia, che rivisitano in chiave contemporanea l'unicità di Roma: parliamo di **Gentucca Bini**, **Lanzavecchia+Wai**, **Laudani&Romanelli**, **Paola Navone**, **Patricia Urquiola**, **Stefano Giovannoni**, **Zanellato/Bortotto**.
Sette i progetti, declinati anche in formato souvenir accanto ad altri oggetti emblematici, interpretati dalla versatilità di Alcantara. Una collezione ispirata a Roma e alla ricchezza del suo immaginario culturale, storico e popolare, nata dal talento e dalla sensibilità di autori che hanno prodotto oggetti appartenenti al nostro patrimonio di ricordi e che rievocano personalissime emozioni. Citiamo in particolare la vespa in tricolore di Paola Navone "Dolce Vita", il tradizionale fiasco protagonista degli "Oggetti per Roma" di Laudani&Romanelli e il "Carciofone" di Zanellato/Bortotto che ci porta alla memoria i sapori e i colori delle tipiche trattorie di Trastevere.
Alcantara continua dunque in questo suo percorso "artistico" iniziato da qualche anno al Maxxi che vede sempre nuove interpretazioni del magico tessuto, valorizzando le giovani leve dell'arte e del design. **(d.c.)**

MASERATI E UNIMORE: FIRMATO L'ACCORDO PER ATTIVITA' DI RICERCA E DIDATTICA

Maserati e UNIMORE (Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia) hanno avviato una collaborazione che durerà sei anni durante i quali l'innovazione tecnologica, il miglioramento della sicurezza automobilistica e la qualità saranno al centro dell'interesse.
Firmato dal Rettore Unimore prof. Angelo O. Andrisano e dall'ing. Harald Wester, CEO Maserati e CTO Fiat Chrysler Automobiles, questo accordo conferma una strategica collaborazione consolidata negli anni, che ha interessato varie aree dell'organizzazione Maserati e vari settori scientifici del DIEF (Dipartimento di Ingegneria Enzo Ferrari), in particolare: la progettazione e costruzione macchine (Laboratorio MilleChili); macchine a fluido (Laboratorio Rosso); misure elettriche ed elettroniche e topografia e cartografia (Laboratorio sensoristica a bordo); disegno e metodi dell'ingegneria; metallurgia; scienza e tecnologia dei materiali (Laboratorio MilleChili Materiali). Per il futuro c'è inoltre l'impegno delle parti a sviluppare attività che riguardano le aree di innovazione, impostazione, personale, body, motore e trasmissione, elettronica/informatica sensoristica e stile. Un Comitato Direttivo, composto paritariamente da 8 componenti (4 del DIEF e 4 della Maserati), avrà il compito della supervisione didattica e scientifica e definirà i finanziamenti che Macerati metterà a disposizione del DIEF. **(d.c.)**

100 RENAULT TWINGO PER LE VIE DI ROMA

Dopo aver scorrazzato per le vie di Milano, la nuova Twingo è arrivata a Roma con l'operazione #GuidaTu. Nell'ultimo weekend di marzo ben 100 esemplari della nuova piccola di Renault sono state a disposizione di chiunque volesse provarle. Da venerdì 27 fino a domenica 29 marzo gli utenti, attraverso il sito , potevano individuare la Twingo più vicina e prenotarla, oppure intercettando le auto libere "in corsa" nella Capitale e provarle in qualsiasi momento.
I clienti al volante della piccola city-car della Casa Francese hanno potuto approfittare dei suggerimenti dei driver, presenti in ogni tragitto, testando la macchina – parcheggio compreso – o affidando l'auto al driver e proseguendo la giornata in completa libertà.
Un modo alternativo, non convenzionale e divertente per far conoscere la vettura a potenziali clienti e regalare l'emozione di un giretto fuori programma nel centro della città eterna. **(d.c.)**

Lo sapevate che...?

a cura di d.c.

Dal 4 al 10 maggio l'iniziativa delle Nazioni Unite #SAVEKIDSLIFES. Una settimana dedicata, a livello mondiale, alla sicurezza stradale dei bambini, supportata anche dalla Fondazione ANIA. Ogni giorno, secondo le stime dell'Onu, sulle strade del mondo muoiono 500 bambini e adolescenti con meno di 18 anni: un totale di oltre 182mila giovani vittime della strada. Un dramma che coinvolge anche l'Italia dove, guardando al 2013, sono morti una media di oltre 2 bambini a settimana, per un totale di 123 vittime con meno di 18 anni. Di queste, ben 47 avevano meno di 14 anni.
Le iniziative promosse dall'Onu sono consultabili all'indirizzo http://www.savekidslives2015.org, dal quale è possibile scaricare la "Dichiarazione dei bambini per la sicurezza stradale", una petizione rivolta ai leader di tutti i paesi membri.

Ancora nessun nuovo decreto del governo, ma il disegno di legge da tempo in discussione è in Commissione Giustizia del Senato. L'obiettivo è l introduzione di due nuovi reati: **omicidio stradale e lesioni stradali.** Le pene previste per chi causa vittime con la sua condotta scorretta al volante vanno da 8 a 12 anni di detenzione, per chi guida in stato di ebbrezza o sotto l effetto di stupefacenti. Da 6 a 9 anni se la causa è l'alta velocità.

Il Dipartimento delle Finanze del ministero dell'Economia, **boccia inesorabilmente le iniziative delle regioni per evitare il bollo alle auto ventennali.** Per il Mef la tassa automobilistica non è un tributo della Regione perché non è istituita con una legge propria, bensì un tributo derivato. Continua dunque la diatriba per le auto d'epoca: bollo sì o bollo no?

Auto e preoccupazioni. Secondo i dati Istat elaborati dall Osservatorio Autopromotec e riferiti al 2014, **la maggior preoccupazione degli italiani al volante sarebbe il traffico, per il 36,9%,** invece il 35,2% è preoccupato per il parcheggio e il 34,4% per l inquinamento dell aria. Cala al 30,6% l'ansia per il rumore.

I ricercatori del Massachusetts Institute of Technology (Mit) di **Boston hanno sviluppato un nuovo algoritmo per il funzionamento dei semafori**, combinando i dati relativi alle emissioni dei veicoli con quelli dell'andamento del traffico in città. La novità è la semplicità con cui riesce a selezionare e combinare grandi moli di dati, considerando anche come può cambiare il comportamento degli automobilisti da un giorno all'altro.

Davide Oldani, il famoso chef milanese, nel doppio ruolo di ambasciatore del marchio Mercedes e ambasciatore dell'Expo 2015, ha parlato a Milano al #ForumAutomotive sulla sicurezza stradale sul tema: "Dimmi come mangi (e come bevi) e ti dirò come guidi". **Per Oldani mangiare troppo prima di mettersi al volante ha un impatto non meno dannoso dell'alcol** e per lui "*bastano 20 grammi di buon cibo, un po' di frutta e verdura ed evitare lo junk food*".

Alcune Case auto hanno organizzato dei veri "pesci d'aprile", prendendosi gioco per un giorno di clienti e giornalisti. Divertente quello di Audi che ha diffuso le immagini di una speciale A8 5.5 litri equipaggiata con un dispositivo per... la cottura del riso, con tanto di opzioni di cottura selezionabili tramite touchscreen, tazza dedicata con logo e rivestimenti a tema in tessuto verde. **M**